20240515201157

ÅRSREDOVISNING

för

Sjöfartsverket Holding AB

Org.nr. 556727-4567

Styrelsen får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31

Innehåll **Sida**

- förvaltningsberättelse 2
- resultaträkning 4
- balansräkning 5-6
- noter 7
- underskrifter 8

Undertecknad styrelseledamot i Sjöfartsverket Holding AB intygar härmed, dels att denna kopia av årsredovisningen överensstämmer med originalet, dels att resultat- och balansräkning fastställts på årsstämma den 7 maj 2024. Stämman beslöt tillika godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.

Norrköping 2024-05-07

Joel Smith

20240515201158

ÅRSREDOVISNING

för

Sjöfartsverket Holding AB

Org.nr. 556727-4567

Styrelsen får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31

Innehåll **Sida**

- förvaltningsberättelse	2
- resultaträkning	4
- balansräkning	5-6
- noter	7
- underskrifter	8

20240515201559

Sjöfartsverket Holding AB
Org.nr. 556727-4567

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Verksamheten

Viktiga förhållanden och väsentliga händelser

Sjöfartsverket Holding AB med säte i Norrköping är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket (202100-0654) som är ett statligt affärsverk med ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten.
Bolaget har ett helägt dotterbolag; SMA Maintenance AB (556760-0126), som bedriver tekniskt helikopterunderhåll på Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.
SMA Maintenance AB är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 och innehar därmed tillståndsnummer SE.145.0136. Verksamheten bedrivs från sex orter: Göteborg, Norrtälje, Umeå, Visby, Kristianstad samt Kiruna. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat till Säve Flygplats, Göteborg City Airport.

Säte

Företagets säte är Norrköping.

Flerårsjämförelse*

Beloppen i Flerårsjämförelse visas i KSEK

	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	0	0	0	0	0
Res. efter finansiella poster	-69	-72	5 956	-56	-8 273
Balansomslutning	7 591	7 657	16 276	10 320	10 375
Soliditet (%)	99,5	99,6	99,9	99,8	99,8

Förändringar i eget kapital

	Aktiekapital	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa eget kapital
Belopp vid årets ingång	2 000 000	3 256 123	2 367 526	7 623 649
Resultatdisp. enl beslut av årsstämma	0	2 367 526	-2 367 526	0
Utdelning till aktieägare		0	0	0
Årets vinst			-68 662	-68 662
Belopp vid årets utgång	2 000 000	5 623 649	-68 662	7 554 987

20240515201600

Sjöfartsverket Holding AB

Org.nr. 556727-4567

Resultatdisposition

Förslag till disposition av bolagets vinst

Till årsstämmans förfogande står	
balanserad vinst	5 623 649
årets förlust	-68 662
	5 554 987
Styrelsen föreslår att	
i ny räkning överföres	5 554 987
	5 554 987

Beträffande bolagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.

20240515201617

Sjöfartsverket Holding AB
Org.nr. 556727-4567

RESULTATRÄKNING

	Not	2023-01-01 2023-12-31	2022-01-01 2022-12-31
Rörelsens intäkter m.m.			
Nettoomsättning		0	0
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader		-70 270	-72 474
		-70 270	-72 474
Rörelseresultat		-70 270	-72 474
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		1 608	0
		1 608	0
Resultat efter finansiella poster		-68 662	-72 474
Bokslutsdispositioner			
Erhållna koncernbidrag		0	2 440 000
		0	2 440 000
Resultat före skatt		-68 662	2 367 526
Årets resultat		**-68 662**	**2 367 526**

20240515201621

Sjöfartsverket Holding AB
Org.nr. 556727-4567

BALANSRÄKNING	**Not**	**2023-12-31**	**2022-12-31**
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	2	5 180 000	5 180 000
		5 180 000	5 180 000
Summa anläggningstillgångar		5 180 000	5 180 000
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos koncernföretag		0	2 440 000
Övriga fordringar		909	893
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		17 165	17 416
		18 074	2 458 309
Kassa och bank			
Kassa och bank		2 393 413	19 040
Summa kassa och bank		2 393 413	19 040
Summa omsättningstillgångar		2 411 487	2 477 349
SUMMA TILLGÅNGAR		**7 591 487**	**7 657 349**

20240515201163

Sjöfartsverket Holding AB
Org.nr. 556727-4567

BALANSRÄKNING	Not	2023-12-31	2022-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000 000	2 000 000
		2 000 000	2 000 000
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		5 623 649	3 256 123
Årets resultat		-68 662	2 367 526
		5 554 987	5 623 649
Summa eget kapital		7 554 987	7 623 649
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		36 500	33 700
Summa kortfristiga skulder		36 500	33 700
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**7 591 487**	**7 657 349**

20240515220164

NOTER

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning.

Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Fordringar
Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Övriga tillgångar, avsättningar och skulder
Övriga tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Inkomstskatt
Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats.
Aktuell skatt värderas till det sannolika beloppet enligt de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen.

UPPLYSNINGAR TILL ENSKILDA POSTER

Not 2 Andelar i koncernföretag

Företag Organisationsnummer	Säte	Antal/Kap andel %	2023-12-31 Redovisat värde	2022-12-31 Redovisat värde
Aktier i SMA Maintenance AB		100	5 180 000	5 180 000
556760-0126	Göteborg	100,00%		
			5 180 000	5 180 000

Not 3 Koncernförhållanden

Bolaget är moderbolag, men med stöd av ÅRL 7 kap 2 § upprättas inte någon koncernredovisning.

Not 4 Definition av nyckeltal

Soliditet

Justerat eget kapital i procent av balansomslutning

Sjöfartsverket Holding AB
Org.nr. 556727-4567

20240515201651

Norrköping 2024-03-26

Joel Smith

Vår revisionsberättelse har lämnats den 18/4-2024

Deloitte AB

Kristin Wiström
Auktoriserad revisor

20240515201666

Deloitte.

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Sjöfartsverket Holding AB
organisationsnummer 556727-4567

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Sjöfartsverket Holding AB för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Sjöfartsverket Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Sjöfartsverket Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

18/4-24

20240515201167

Deloitte.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Sjöfartsverket Holding AB för räkenskapsåret 2023-01-01 - 2023-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamot ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Sjöfartsverket Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Linköping 18 april 2024

Deloitte AB

Kristin Wiström
Auktoriserad revisor

Kopians överensstämmelse med originalet intygas:



Årsredovisning
2023

SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Nyckeltal 2023 3

Året som gått 4

Generaldirektören har ordet 6

Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag 8

Sjöfarten och omvärlden 9
Sjöfarten i Sverige 9
Anlöp och godsvolymer 2023 11

Mål och måluppfyllelse 12
De transportpolitiska målen 12
Servicelöften 12
Ekonomiska mål 13
Utvecklingsmål mot 2027 14

Säkra sjövägar i hållbar framtid 16
Utveckling av farleder för ökad inlands- och kustsjöfart 16
Hållbara gestaltande livsmiljöer 18
Nästa generations isbrytare 19
Säkerhetsarbete och totalförsvar 20
Sjöfartsverkets miljöarbete 22
Så ska Sjöfartsverket bli fossilfritt 24
En attraktiv arbetsgivare 25

Så styrs Sjöfartsverket 28
Styrelse och ledning 28
Styrelse – Affärsverket 29
Ledning – Affärsverket 30
Organisation 31
Styrmodell 31
Intern styrning och kontroll 32

Ekonomi

Årets ekonomiska händelser 5
Resultaträkning 5
Balansräkning 5
Finansieringsanalys 5
Anslagsredovisning 5
Investeringsutfall 5
Flerårsöversikt Koncernen 6
Flerårsöversikt Affärsverket 6
Redovisningsprinciper 6
Noter 6

Verksamhetsredovisning

Farleder 35

Isbrytning 37

Sjögeografisk information 39

Lotsning 42

Sjö- och flygräddning 44

Sjömansservice 47

Sjötrafikinformation 49

Foto framsida, AdobeStock

Nyckeltal 2023

avser de fartyg som Rederiet förvaltar

1 472 st
Antal medarbetare

7 st
Antal räddningshelikoptrar

5 st
Antal isbrytare

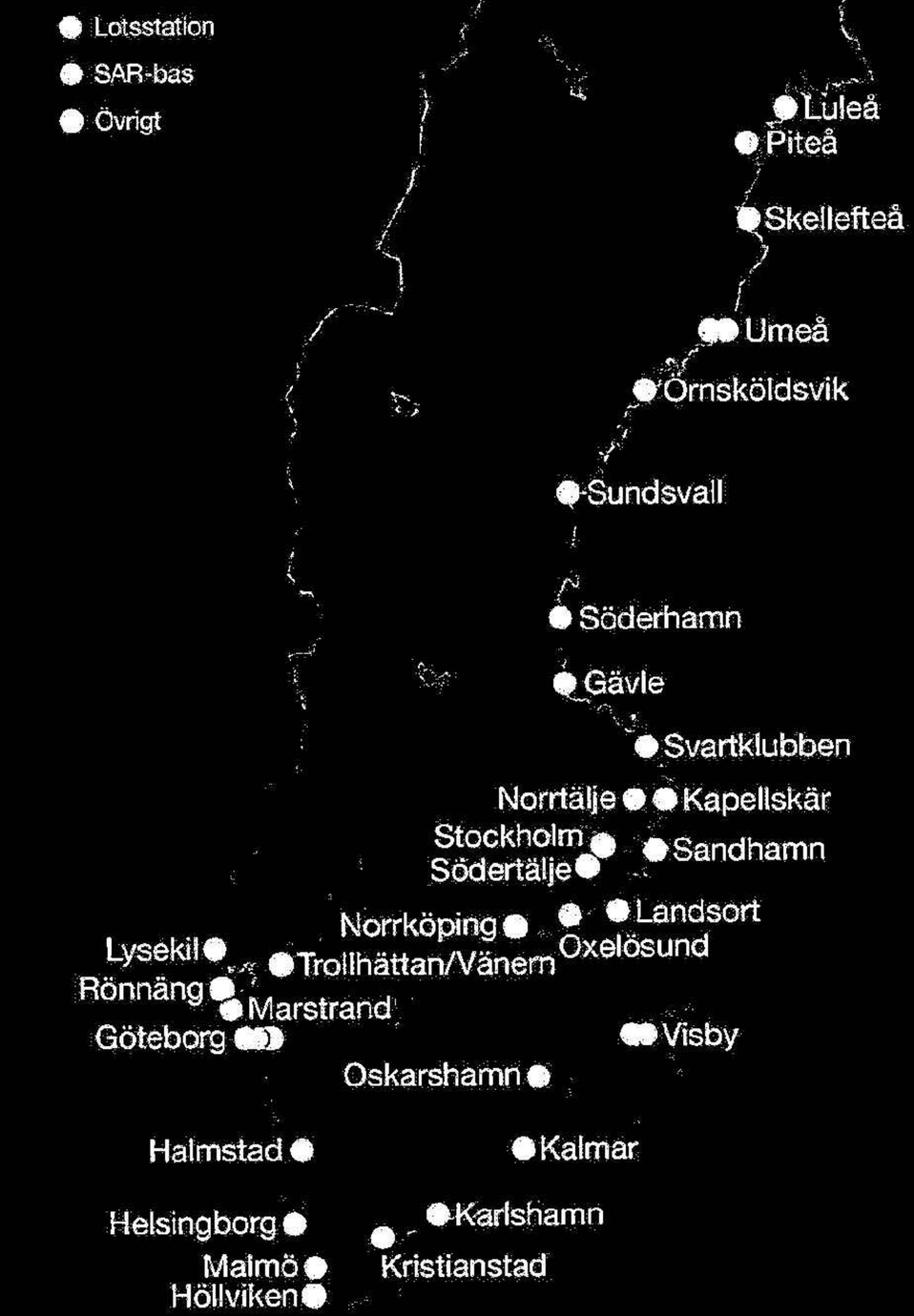
13 st*
Antal arbetsfartyg

5 st*
Antal sjömätningsfartyg

8 st*
Antal utbildningsfartyg

ca 70 st*
Antal lotsbatar

ca 1 100 st
Fyrar



Året som gått

Joel Smith tog över rodret efter Katarina Norén


Foto: Fotofabriken

Vid halvårsskiftet lämnade generaldirektör Katarina Norén Sjöfartsverket efter sex år vid rodret. Under hennes tid har myndigheten genomgått flera stora förändringar och är idag en stabil och välfungerande verksamhet som uppfyller sina kundlöften. Starkare dialog med kunder, modernisering av tjänster samt tydligare fokus på en god arbetsmiljö för alla med ambitionen att locka fler kvinnor till branschen är exempel på konkreta framsteg där Katarina Norén varit starkt pådrivande.

Till tillförordnad generaldirektör utsåg regeringen Joel Smith, direktör för Infrastrukturavdelningen på Sjöfartsverket. Han har sedan två år tillbaka varit ställföreträdande generaldirektör och leder nu verksamheten i väntan på att att Erik Eklund tillträder som ny generaldirektör i juni 2024. Erik Eklund är i dag chef på Candela Technology AB och har tidigare haft olika chefspositioner på såväl Transportstyrelsen som Sjöfartsverket.


Foto: Emelie Asplund

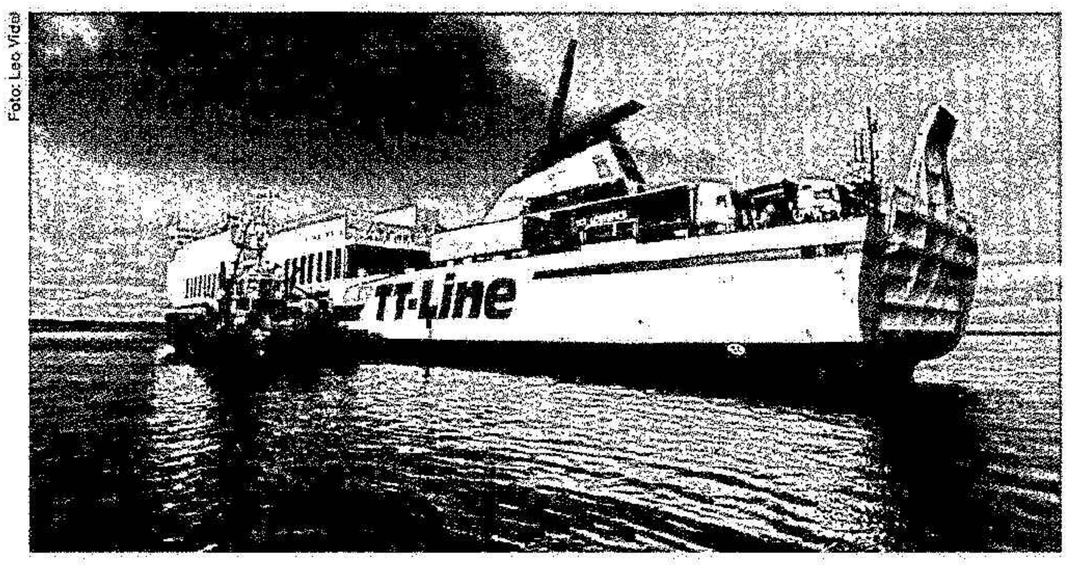


Foto: Leo Vidal

Stor räddningsinsats när färja gick på grund

I oktober gick färjan Marco Polo på grund utanför Karlshamn. Fartyget tog in vatten och började även att läcka olja. Räddningsinsatsen leddes av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC) och såväl lotsbåtar, sjömätningsfartyg som en rad andra sjöräddningsaktörer deltog i räddningsinsatsen. Arbetet innebar både att evakuera personer ombord och att få fartyget in till hamn. Saneringen av oljeskadade stränder väntas pågå under en längre tid.

Ny standard för navigationssystem

Sjöfartsverket fick under året ansvaret att leda ett EU-projekt för utvecklingen av den nya generationens digitala sjökort i Östersjön enligt den nya standarden S-100. Denna standard kommer att ersätta de navigationssystem som handelsfartygen använder idag. De nya systemen kommer omfatta flera olika lager av detaljerad information som underlättar för fartygen. I början kommer den nya tekniken att testas tillsammans med majoriteten av Östersjöländerna, för att sedan kunna publiceras i en första version 2026.

IALA Council

Sverige och Sjöfartsverket har fått fortsatt förtroende som ledamot i IALA:s styrande råd (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). En plats inom rådet ger Sjöfartsverket bra förutsättningar att aktivt påverka och driva maritima utvecklingsfrågor på den internationella arenan såsom riktlinjer och rekommendationer för fyrar, fast och flytande utmärkning samt VTS (Vessel Traffic Service).

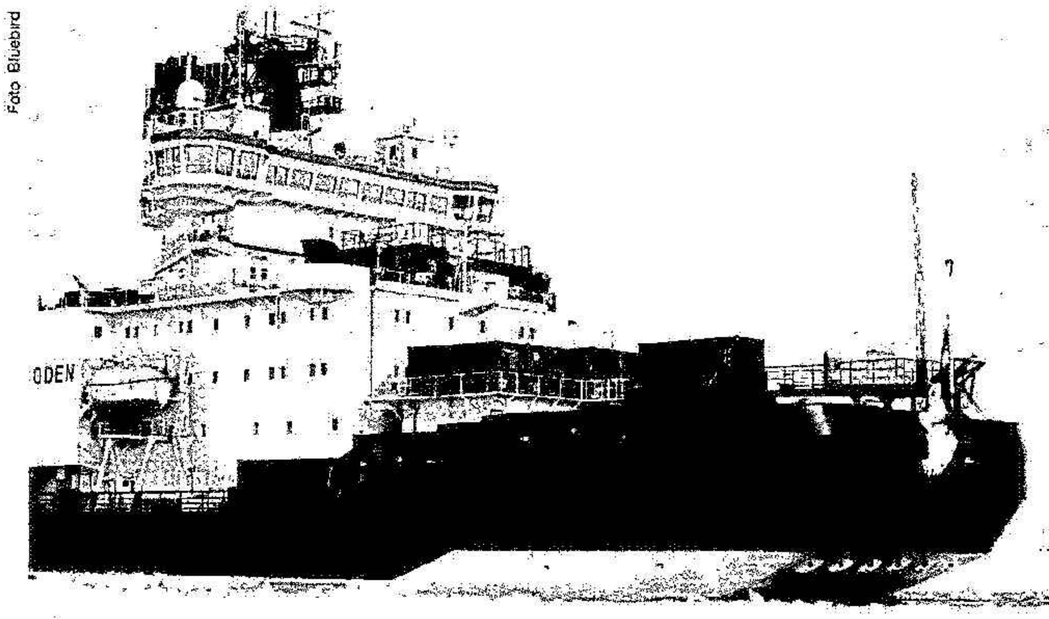
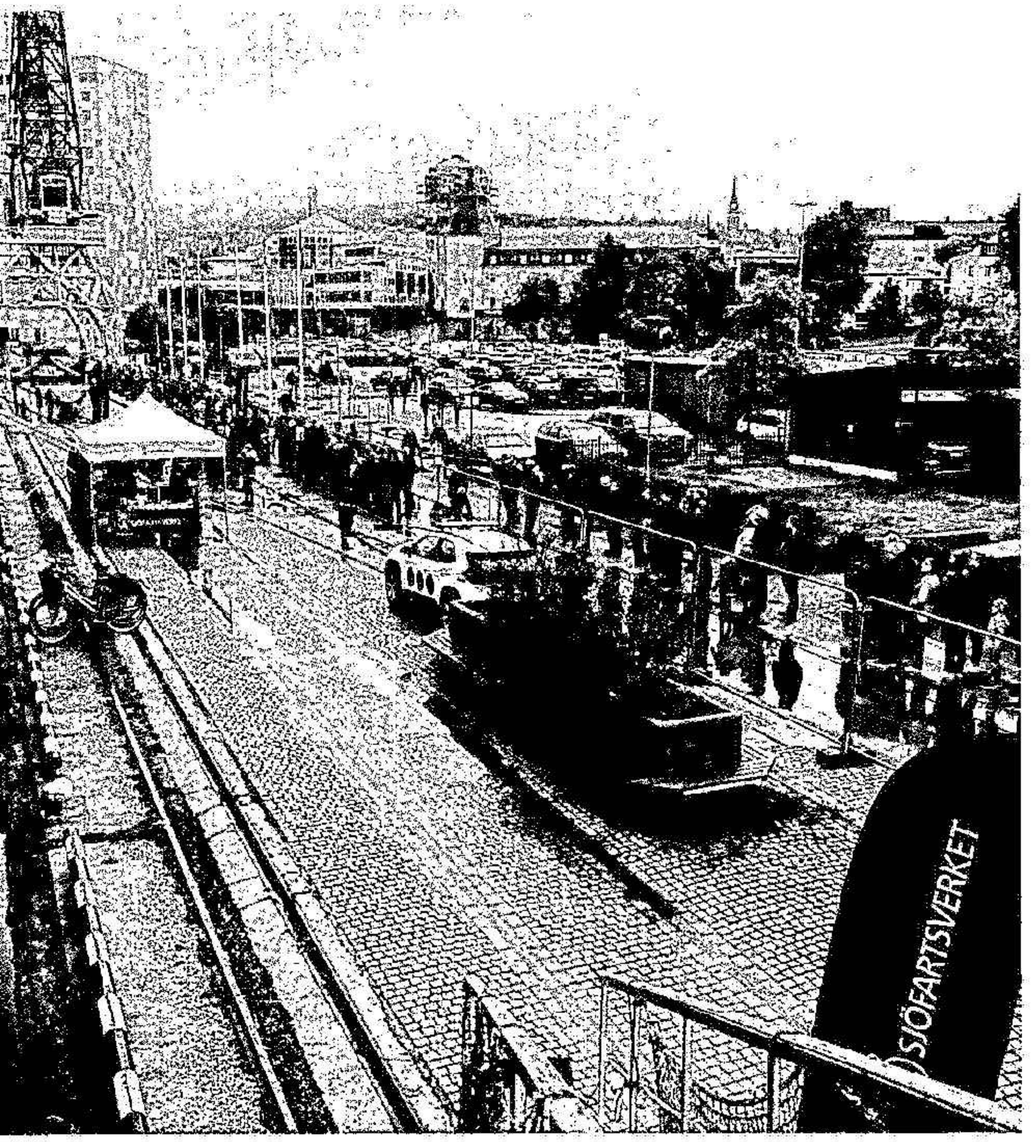


Foto: Bluebird

Oden till Arktis

I maj var isbrytaren Oden på forskningsexpedition i Arktis och Norra ishavet i syfte att undersöka smältsäsongens inledning. Vårens ankomst har inte studerats i detalj i området sedan slutet av 1990-talet, och då under förhållanden som skiljer sig dramatiskt från nu. Den data som forskarna samlat in är viktig för att mer säkert kunna bedöma klimatet i framtiden, både i Arktis och globalt. I expeditionen deltog 39 forskare från 19 lärosäten i tio länder.



Isbrytarna på Sverigeturné för att locka unga till sjöfarten

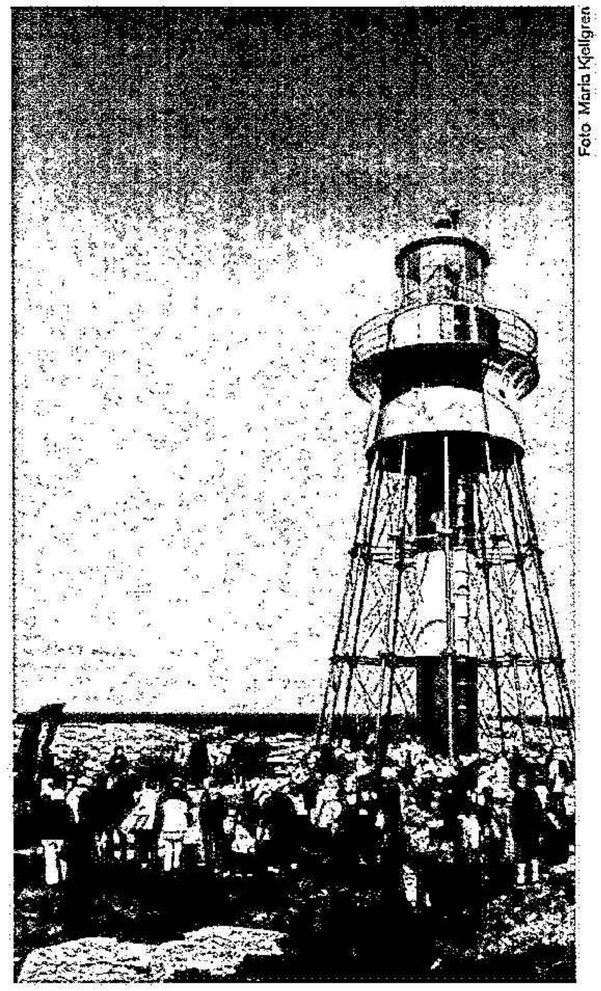
Under hösten besökte Sjöfartsverkets isbrytare Frej, Ymer och Ale några utvalda städer i Sverige i syfte att få fler att intressera sig för ett arbete inom sjöfart. Över 10 000 personer kom på besök och fick lära sig mer om hur det är att arbeta till sjöss och på Sjöfartsverket.

Svensk innovation sätter ny världsstandard för sjöfarten

Sjöfartsverket har utvecklat en ny tjänst, så kallad ruttdelning, som nu blir internationell standard. När fartygen delar sina rutter kan sjöfarten blir mer effektiv, miljöavtrycket mindre och planeringen enklare för hamnar och fartyg. Kortare kö in till hamnarna, mer ekonomisk och optimerad drift av fartygen och förbättrat godsflöde är andra fördelar. Ruttdelning kan därmed ge stora vinster både ekonomiskt och miljömässigt.

Nu är Måseskärs fyr återinvigd

Under 2023 avslutades totalrenoveringen av Måseskärs fyr och den är nu i nyskick igen. Fyren är idag ett statligt byggnadsminne och underhållet är en del av det vårdprogram för långsiktig hållbarhet som Sjöfartsverket genomför. Renoveringen av Måseskärs fyr nominerades till Helgopriset 2023, som delas ut av Statens Fastighetsverk till förtjänstfulla arkitektoniska restaureringar.


Foto: Maria Kjellgren

Milstolpe nådd för svensk sjömätning

Svenska hav har nu mätts på 300 miljarder platser. Den lagrade djupdatan ligger till grund för Sjöfartsverkets sjökort och även för exempelvis märkning av farleder. Förutom att göra navigeringen säkrare i våra hav kan djupdatan också användas för forskning om havsmiljön och exploatering under havsytan för exempelvis havsbaserad vindkraft.

Sjöfartsverkets förtroende ökar

När svenska folket fick tycka till om Sveriges myndigheter i en undersökning publicerad av Kantar Public, klättrade Sjöfartsverket sju placeringar och hamnade på sjätte plats i anseendeindex. Sjöfartsverket har fortsatt högt förtroende och med årets förbättring ligger verket på en delad andraplats av de myndigheter som ökat mest.

Sjöfartsverkets kunder allt nöjdare

Kundnöjdheten bland Sjöfartsverkets kunder i årets undersökning mättes till 72 på en hundragradig skala – den högsta noteringen sedan 2014, då mätningarna startade. I år gjordes mätningen på fartygsagenter, svenska rederier, svenska hamnar samt återförsäljare av Sjöfartsverkets sjökortsprodukter. Det fina resultatet visar att Sjöfartsverket kunnat utveckla verksamheten i den riktning som branschen önskar.

Generaldirektören har ordet

Hela 90 procent av alla varor som importeras eller exporteras går sjövägen till och från Sverige. Sjöfartens viktiga samhällsroll, och därmed Sjöfartsverkets, blir väldigt tydlig när frågor om samhällets sårbarhet diskuteras. Inte minst har den oro som finns i omvärlden än mer fokuserat på hur denna kan mötas. Det är ett faktum att utan en väl fungerande sjöfart blir samhället betydligt svagare. Därför är det så stimulerande att få vara en kugge bland flera i denna viktiga samhällsroll. Samtidigt är arbetet att nå en robust förmåga för att såväl kunna skydda i fredstider, som att fortsatt kunna verka i orostider, omfattande och endast påbörjat.

En primär uppgift är att se till att fartygen kan anlöpa och avgå från Sveriges alla hamnar. Vintern 2022/2023 var mild och kunde hanteras utan några incidenter. I skrivande stund är isläget ett helt annat och årets avslutning var betydligt mer utmanande för isbrytarflottan.

Anskaffning av nya isbrytare pågår och under året skickades anbudsförfrågan ut till prekvalificerade anbudsgivare. Upphandling av isbrytare som ska operera i de förhållanden som råder i Östersjön är en unik upphandling och det är få varv som har erfarenhet av sådan skeppsbyggnad. Upphandlingen avbröts i januari 2024 och omtag inför ny upphandling pågår. Bedömningen är att tidplanen kan förskjutas med upp till ett år, men förhoppningen är att kontraktet alltjämt ska kunna ingås under 2024.

För att ytterligare säkerställa en effektiv isbrytarflotta beslutade vi i januari 2024 att genomföra en upphandling av en mindre isbrytare. En mindre isbrytare behövs framför allt under den tidiga och sena vintersäsongen och är ett energieffektivare alternativ till de större isbrytarna.

Nyttan av Sjöfartsverkets resurser och kunnande är viktig även för andra sektorer än sjöfarten. Våra räddningshelikoptrar bidrog i det efterföljande arbetet i samband med höstens jordskred på E6 utanför Stenungssund. Efter en inledande sökinsats vinschades ytbärgaren ner och kunde visuellt kontrollera de fordon som inte kunde kommas åt på annat sätt.

För farledsunderhållet innebar 2023 en fortsatt relativt hög underhållsnivå, särskilt beträffande fyrar där ett stort antal fick en översyn. Farledsunderhållet är samtidigt en fortsatt utmaning där det långsiktiga behovet av underhåll är högre än tillgängliga medel. Detta innebär idag inte något hot mot sjösäkerheten men underhållsskulden måste på sikt hanteras för att den inte ska komma att utgöra ett hot.

Anlöp och godsvolymer var under året lägre än föregående år. Att 2023 skulle vara ett ekonomiskt utmanande år var väntat - rådande lågkonjunktur, omvärldsläge och hög inflation påverkar såväl priser som de just nämnda godsvolymerna. Detta i kombination med minskade anslag har bidragit till att verksamhetens rörelseresultat är drygt 400 mnkr sämre än föregående år.

I min nya roll på Sjöfartsverket ser jag än mer tydligt hur våra medarbetare dagligen gör stora insatser för samhället, både operativt och i andra funktioner – något jag är väldigt stolt över. Sjöfartsverket fortsätter med sitt viktiga samhällsuppdrag och har en avgörande roll i dessa osäkra tider. Stafettpinnen lämnar jag med varm hand över till vår nye generaldirektör, Erik Eklund, som tillträder i juni.

Joel Smith
Tillförordnad generaldirektör



Förvaltningsberättelse

Foto: Magnus Fletz

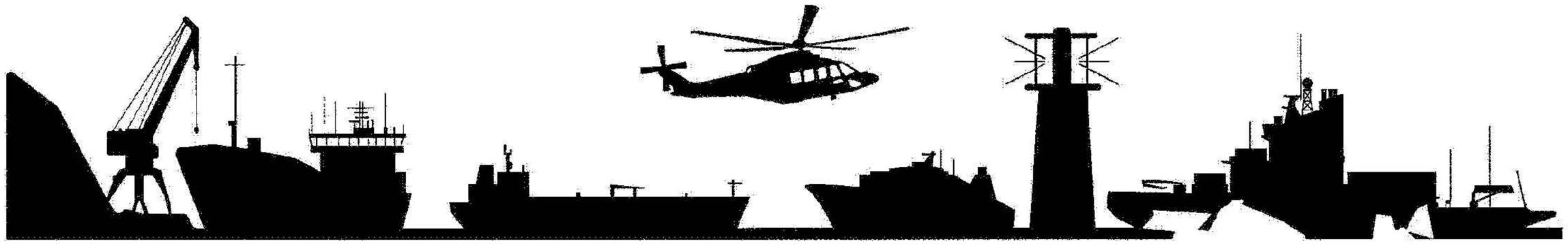
Sjöfartsverkets uppdrag

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn och hör till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Myndigheten ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitiken i linje med riksdagens och regeringens beslut, samt följer hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd inom dess unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Uppdraget beskrivs i regeringens instruktion och årliga regleringsbrev.

Verksamheten finansieras till största del genom avgifter från handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter. De anslag som erhålls från staten utgör endast en mindre del av verksamhetens finansiering. Andra intäktskällor är avgifter från civil luftfart, bidrag från andra myndigheter för uppdragsverksamhet samt försäljning av tjänster och varor.

Säkra sjövägar i hållbar framtid genom maritimt partnerskap

Leverera lotsning	Utveckla och tillhandhålla farleder	Leverera sjögeografisk information	Leverera sjötrafikinformation	Möjliggöra vintersjöfart	Rädda liv	Skapa framtidens sjöfart	Erbjuda sjömän en aktiv fritid
Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn.	Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.	Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.	Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.	Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.	Räddningstjänst för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.	Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.	Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.



Vision

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Sjöfarten och omvärlden

Sjöfartens utveckling drivs av en kombination av faktorer kopplat till samhällsutveckling, ekonomi, politik, den säkerhetspolitiska situationen i världen samt teknologi. Tillväxten i transportsektorn drivs på global nivå av bland annat ökad efterfrågan på varor, befolkningstillväxt, ekonomiskt välstånd och ekonomisk utveckling. Globalisering leder till ökad handel mellan länder och regioner, konsekvensen blir ett ökat beroende länder emellan. Andra viktiga faktorer är konkurrens, lagar och regler samt miljöfrågor som relaterar till sjöfartens energianvändning och utsläpp. Även tillgången på arbetskraft är en viktig del för att möjliggöra handel mellan länder och regioner.

Sjöfarten är som trafikslag internationell och påverkas bland annat av osäkerheter i omvärlden, internationella handelskonflikter och andra geopolitiska faktorer. Trots detta är sjöfarten robust och över tid ett transportslag med stabila volymer. Sjöfarten består av olika typer av fartyg för olika ändamål så som passagerar-, container-, bulk-, tank- och ro-ro-fartyg. Alla har olika förutsättningar och känslighet utifrån marknad, geografi och avstånd.

Sjöfarten i Sverige

Sverige är beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. Hela 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten klarar stora volymer och är en central, effektiv och hållbar del av transportsystemet. Sveriges 240 mil långa kuststräcka är en av de längsta i Europa. Godsvolymerna domineras av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. För många godstyper, som exempelvis oljeprodukter i stora volymer, är sjötransporten det bästa – och ibland det enda möjliga – transportslaget. Av landets cirka 100 hamnar är ett 50-tal så kallade allmänna hamnar som är öppna för all slags trafik. Dessa står för merparten av all trafik när det gäller fraktat gods och passagerare. Dessutom finns ungefär lika många industrihamnar som i regel endast tar emot ägarens hamntransporter.

Utvecklingen och kommande ökning av godsvolymer för godstransporter med sjöfart i Sverige är starkt kopplad till utvecklingen i den svenska basindustrin. Efterfrågan på transporter drivs särskilt av ett litet antal stora och tunga varugrupper med geografiska kopplingar till gruvor och utvinningsverksamhet i norra Sverige, samt raffinaderiverksamhet på västkusten. Prognoserna för godstransporter med sjöfart påvisar en stabil ökning av godsvolymer fram till 2030. Den gröna industrisatsningen i Norrland ses som den främsta påverkansfaktorn som driver tillväxten av godsvolymer i ett framtidsperspektiv efter 2030, detta efter att "nya" Luleå hamn och farledsprojektet Malmporten är färdigställt.

När det gäller passagerartrafik har godsvolymerna på färjor ökat över tid och blivit en allt viktigare inkomstkälla för färjebranschen. Det har skett en segmentering med allt fler ro-pax fartyg som kombinerar lastkapacitet och passagerare. Kryssningstrafiken hade en positiv trend avseende kryssningsanlöp och passagerarantal före pandemin, men drabbades hårt under pandemin. En återhämtning av passagerarantalet började under andra halvåret 2021 men är ännu inte uppe i samma volymer som innan pandemin. Kryssningstrafiken påverkas fortsatt negativt av den säkerhetspolitiska situationen, exempelvis i östersjöområdet.

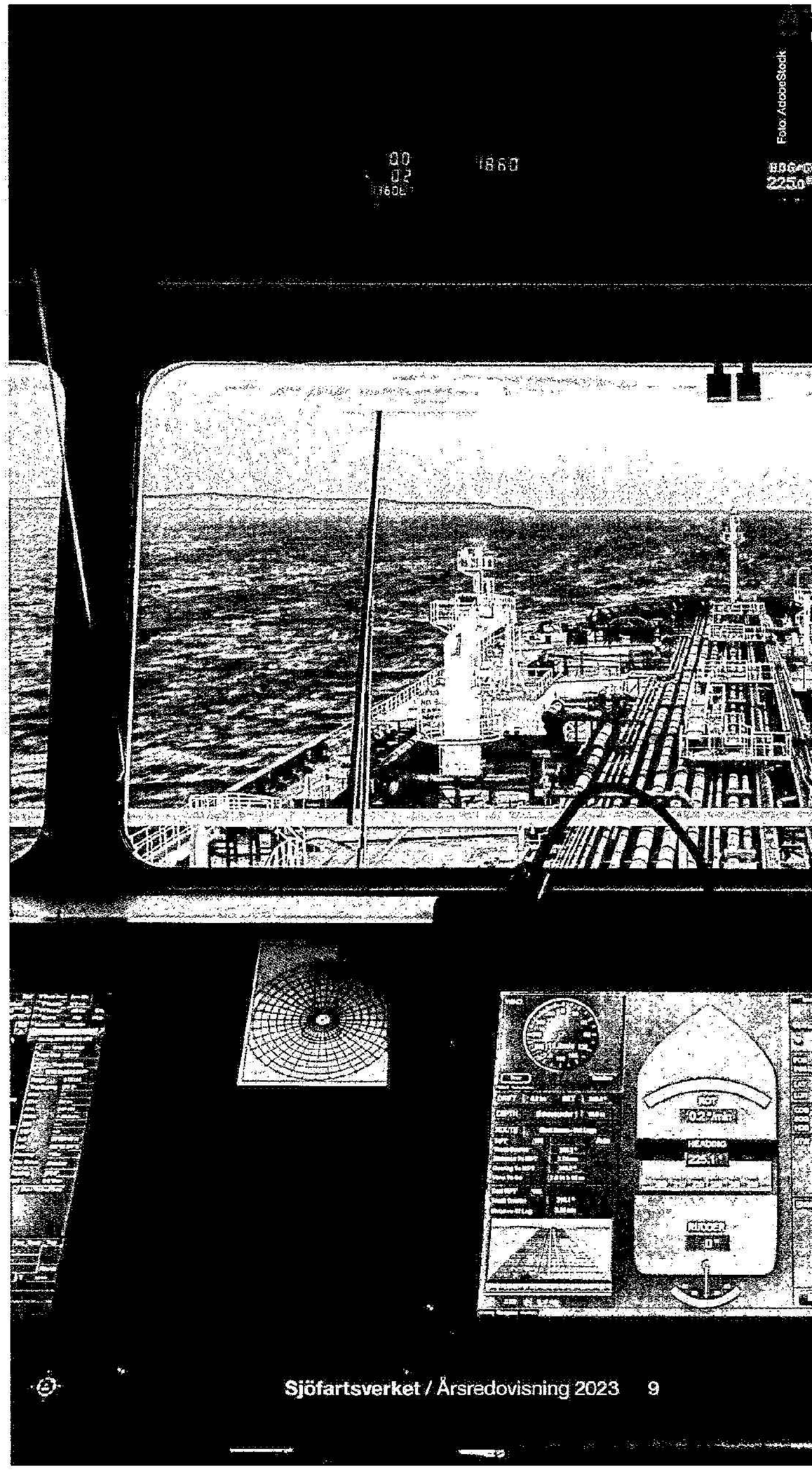




Foto: AdobeStock

Trender som påverkar

Det finns många olika faktorer som påverkar sjöfarten och dess utveckling i ett längre perspektiv. I Sjöfartsverkets omvärldsanalys från våren 2023 sammanfattas fem trender som bedöms ha stor påverkan på såväl sjöfarten som Sjöfartsverket:

- Försämrat säkerhetspolitiskt läge.
- Ökat tryck på omställning till en fossilfri och hållbar sjöfart.
- Digitaliseringen ökar alltmer i betydelse.
- Accelererande utmaningar för kompetensförsörjningen.
- Ett ökat antal intressekonflikter till följd av regulatorisk utveckling, utveckling inom miljö- och hållbarhetsområdet samt mellan att realisera vinsterna med digitalisering samtidigt som säkerhetskraven upprätthålls.

Trenderna förväntas påverka och ge olika konsekvenser för Sjöfartsverkets verksamhet över tid, varför de behöver beaktas i målarbetet och den strategiska planeringen i organisationen.

Sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlöp till svensk hamn och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna utgörs av farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord. Avgiften rabatteras för fartyg som anlöper med viss frekvens. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar. Sjöfartsverkets ekonomi är i hög grad beroende av trafikvolymer, mängden gods och passagerare som transporteras, samt hur många lotsningsuppdrag som utförs.

Klimatkompensation

Regering och riksdag har för 2023 och 2024 beslutat om en så kallad klimatkompensation för sjöfarten om 300 mnkr respektive år. Syftet är att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart. 2023 utbetalades 23,5 miljoner kronor genom den utökade miljödifferentieringen av beredskapsavgiften och cirka 267 miljoner kronor genom den generella sänkningen av farledsavgiften med 21 procent. Hur mycket avgiftssänkningen och minskade kostnader bidrar till ökad konkurrenskraft för sjöfarten är svårbedömt. 2024 kommer farledsavgifterna att sättas ned med 15 procent till följd av klimatkompensationen, därefter finns inget beslut om ytterligare klimatkompensation.

21 270 924 st

Totalt antal passagerare (exkl. avgående inrikes)
(21 208 152 exkl. avgående inrikes 2022)

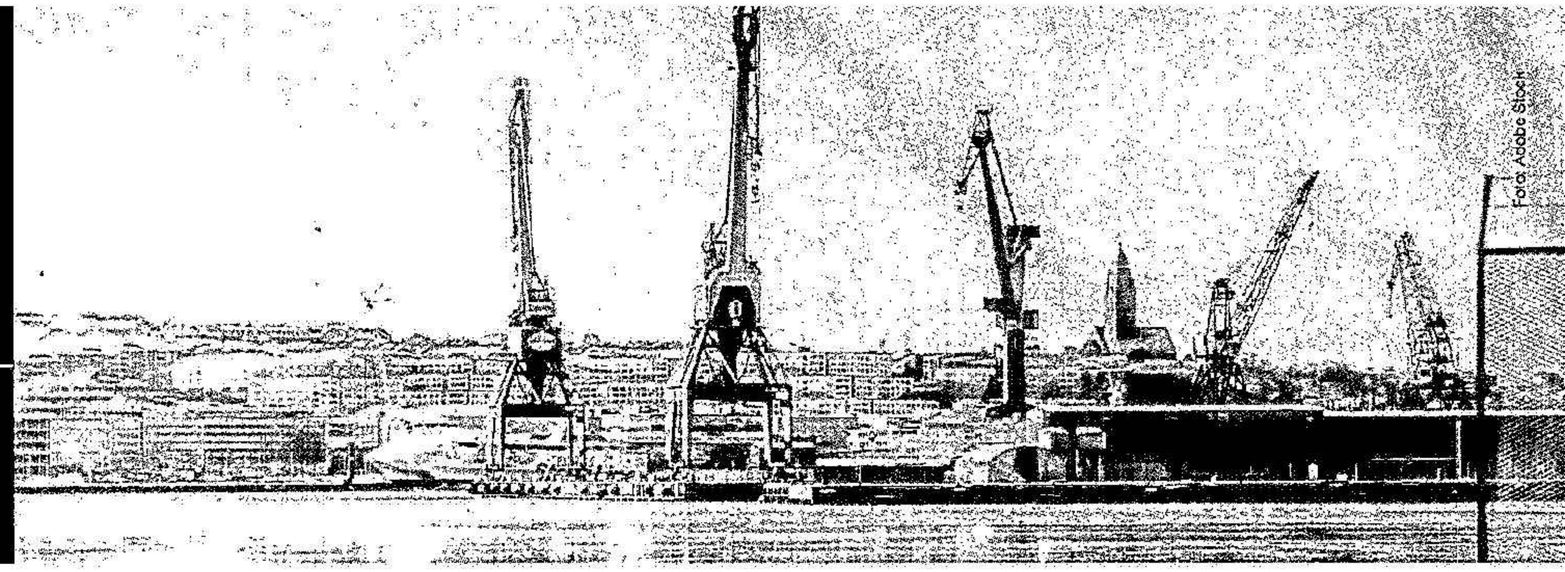


Foto: Adobe Stock

Anlöp och godsvolymer 2023

Under 2023 sjönk antalet deklarerade anlöp med 6,5 procent jämfört med 2022. Mellan 2019 och 2023 har variationerna i anlöpen varit höga och oförsägbara, främst på grund av pandemins effekter som framför allt påverkat passagerartrafiken negativt.

Fördelning totala anlöp

Fartygens anlöpsstatistik delas in i kategorierna lastfartyg och passagerarfartyg. Under 2023 stod lastfartygen för 32 procent och passagerarfartygen för 68 procent av de totala deklarerade anlöpen. Anlöpen från passagerarfartyg har procentuellt sett minskat mindre än anlöpen från lastfartyg, och historiskt sett är den normala fördelningen att passagerarfartygen står för en betydligt högre del av anlöpen.

Lastfartyg

Under 2023 minskade anlöpen för lastfartyg med 10,4 procent jämfört med 2022 och med 12 procent jämfört med 2019. Trenden gällande antalet anlöp har de senaste fem åren varit nedåtgående till följd av att större fartyg med större mängd lastat gods anlöpt Sverige. Detta förklarar att godsvolymerna inte gått ner lika mycket som anlöpen.

Passagerarfartyg

För passagerarfartygen minskade anlöpen under 2023 med 5 procent i jämförelse med 2022. I jämförelse med 2019 var minskningen cirka 12 procent. Den pågående återhämtningen av anlöpsvolymer från passagerarfartyg efter pandemiåren dämpades kraftigt under 2023. Orsakerna var troligtvis flera; den höga inflationen i kombination med invasionen av Ukraina som båda bidragit till stigande priser Även om antalet anlöp från passagerarfartyg minskade under 2023, så minskade inte antalet passagerare ombord på fartygen. Under 2023 reste drygt 21 miljoner passagerare till och från de svenska hamnarna, en ökning om 0,3 procent jämfört med föregående år.

Godsvolymer

Godsvolymerna 2023 minskade med 5 procent jämfört med 2022. Godsmängderna har ingen tydlig nedåtgående trend, utan brukar vara stabila och variera mellan 1 och 5 procent mellan åren. Mellan 2019 och 2023 minskade godsvolymerna med 5 procent. Statistiken visar att godsmängden är stabil för både lastfartyg och passagerarfartyg och att konjunktursvängningar inte drabbar godstrafiken i samma utsträckning som passagerartrafiken.

Lotsbeställningar

Under 2023 minskade antalet lotsbeställningar med 3 procent jämfört med 2022. Före pandemin låg variationen i antal lotsbeställningar på 0–2 procent mellan åren. De senaste fem åren har lotsbeställningarna minskat med 8 procent, vilket också kan kopplas till det minskade antalet deklarerade anlöp för lastfartyg.

Tabell 1. Totalt antal anlöp*

	2023	2022	2021	2020	2019
Lastfartyg	22 128	24 705	25 512	23 403	25 167
Passagerarfartyg	48 063	50 387	45 752	43 670	54 509
Totalsumma	70 191	75 092	71 264	67 073	79 676

** Anlöpsstatistiken är uppdaterad med sent inrapporterade anlöp för 2022, vilket innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2022.*

Tabell 2. Avgiftspliktiga godsvolymer

	2023	2022	2021	2020	2019
Godsvikt (netto, tusen ton)	156 315	164 773	162 809	159 705	164 055

Tabell 3. Totalt antal anlöp per lotsområde

Lotsområde	2023	2022	2021	2020	2019
Luleå	2 840	2 806	2 785	2 736	2 736
Gävle	1 946	2 042	2 188	2 291	2 499
Stockholm	6 264	7 380	6 729	5 507	8 164
Södertälje	3 333	4 945	6 272	4 138	3 843
Kalmar	6 855	7 528	6 977	6 712	7 697
Malmö	37 728	38 543	35 797	35 523	41 614
Göteborg	5 716	5 756	5 232	5 227	6 369
Marstrand	3 266	3 810	3 007	2 517	4 172
Vänern/kanalen	745	833	727	806	759
Oxelösund	1 498	1 449	1 548	1 616	1 823
Övriga			2		
Totalsumma	70 191	75 092	71 264	67 073	79 676

Mål och måluppfyllelse

De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Sjöfartsverket skall verka för att leva upp till funktionsmålet om tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, och till hänsynsmålen om säkerhet och hälsa samt generationsmålen för miljö och miljökvalitet.

Sjöfartsverket arbetar för att nå de transportpolitiska målen genom att utveckla och avväga verksamheten och leveranserna. Genom strategisk och operativ målstyrning samt genom servicelöften till kunderna uppfyller myndigheten sitt bidrag till såväl funktionsmålet (tillgänglighet) som hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa).

"Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet."

Transportpolitikens övergripande mål

Servicelöften

I tabell 4 redovisas Sjöfartsverkets servicelöften för 2023 och i vilken grad dessa har uppfyllts under året. Servicelöftena bidrar både till de transportpolitiska målen och leveranslöftet till myndighetens kunder. I avsnittet "Verksamhetsredovisning" finns en närmare beskrivning av vad som gjorts under året för att nå målen.

Tabell 4. Servicelöften 2023

Verksamhet	Mått	Mål	Utfall
Farleder	Tillgänglighet för farledsutmärkning	≥98,6 %	99,6 %
	Tillgänglighet system	≥99 %	99,2 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	≤4 tim	2 timmar
	Tillgänglighet (handelsfartyg som erhållit assistans utan väntetid)	≥90 %	98,7 %
Sjögeografisk information	Andel ärenden för Spridningstillstånd som beslutas inom 6 månader	≥85 %	91,8 %
	Leverera ENC (EN/ER) till Primar expressärende (inom 7 dagar)	≥95 %	97,6 %
Lotsning	Servicegrad för lots inom överenskommen tid	≥95 %	99,4 %
	Servicegrad för lots inom önskad tid	≥90 %	93,5 %
Sjö- och flygräddning	Sjöräddningstjänst, 60 min på nationellt vatten	≥90 %	97,4 %
	Sjöräddningstjänst, 90 min på internationellt vatten	≥90 %	96,6 %
	Flygräddningstjänst, 90 min med fungerande nödsändare	≥90 %	-
	Flygräddningstjänst, 24 tim utan fungerande nödsändare	≥90 %	100 %
Sjömansservice	Antal fartygsbesök	≥7 100	6 894
Sjötrafikinformation	Sjöolyckor orsakade av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området	0 st	0 st

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten stadgas i regleringsbrevet och är uppdelade i ett soliditetsmål och ett räntabilitetsmål. Det finns även begränsningar för höjning av farledsavgifterna kopplat till konsumentprisindex. Under perioden 2021-2024 ställer inte regeringen några krav på viss räntabilitet eller soliditet, eftersom myndighetens ledning bedöms behöva alla tillgängliga möjligheter att möta de negativa ekonomiska effekterna till följd av pandemin. Sjöfartsverket har under 2023 höjt farledsavgifterna med konsumentprisindex med konstant skatt.

Tabell 5. Ekonomiska mål

	Utfall
Räntabilitet	
Resultatet efter skattemotsvarighet i procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel **Mål 2020: 3,5 procent**	Räntabilitet 2023: 0 % Räntabilitet 2022: 3,5 % Räntabilitet 2021: 0 %
Soliditet	
Eget kapital i procent av balansomslutningen **Mål 2020: 25 procent i ett långsiktigt perspektiv**	Soliditet 2023: 5,9 % Soliditet 2022: 9,9 % Soliditet 2021: 5,8 %
Ökning av farledsavgifter	
Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas ej av restriktionen.	Ökning av avgiftstariffer 2023: 5,1 % Ökning av avgiftstariffer 2022: 1,1 % * Ökning av avgiftstariffer 2021: 0 % * Utfallet avser höjning exklusive medel som används för miljöincitament. Under 2022 höjdes avgiftstariffen med ytterligare 8 % avseende medel för miljöincitament (0 % för 2023 och 2021)



Sjöfartsverket Årsredovisning

Utvecklingsmål mot 2027

Sjöfartsverkets långsiktiga målstyrning utgår från instruktion och regleringsbrev, som lägger grunden för verksamhetens strategiska inriktning. Sjöfartsverkets strategiska mål, även kallade utvecklingsmål, tar sikte på år 2027 och fastställs varje år av styrelsen. Utvecklingsmålens syfte är att säkra kvalitet och goda affärer samt bibehålla myndighetens anseende som en attraktiv arbetsgivare. Utvecklingsmålen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten, och bryts ned till årliga operativa delmål som beskriver vad som krävs för att nå de långsiktiga målen.

Minskade kostnader och förbättrad miljö

Med stöd från bland annat Vinnova utvecklar Sjöfartsverket en förmåga att isrekognisera med drönare från isbrytarna. Det möjliggör att vi kan minska antalet rekogniseringsresor med isbrytare och sparar därmed såväl pengar som miljö och klimat.

Effektiva anlöp

Under 2023 har produktionsdata börjat delas med hamnarnas system, vilket utgör en förutsättning för effektivare anlöp till svenska hamnar. Nästa steg är att plocka hem information från hamnarna i syfte att förbättra Sjöfartsverkets produktionsplanering, för exempelvis lotsningen. Vidare initierade Sjöfartsverket under 2023 en satsning på systemdemonstrator för Smarta anlöp tillsammans med Göteborgs Hamn, Göteborgs Universitet och Luleå Hamn, som löper fram till 2030.

Miljarden – långsiktig och hållbar ekonomi

Miljarden är ett initiativ som syftar till att stärka Sjöfartsverkets ekonomiska förmåga, både vad gäller att säkra intäkter och att effektivisera verksamheten. Initiativet är en av hörnstenarna i Sjöfartsverkets målbild för ökad lönsamhet till 2027 – att nå 1,5 miljarder i ackumulerade effektiviseringar jämfört med 2017 och att skapa en långsiktigt hållbar ekonomi.

Under våren genomfördes ett omfattande arbete för att utvärdera potentialen i samtliga nya initiativ som inkommit under föregående år. De initiativ som kvalificerade sig för att vara en del i Miljarden återrapporterades till styrelsen och ingår nu i den kvartalsvisa uppföljningen.

Strategiska mål och delmål 2023

Kund

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2023	Resultat 2023
Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.	Nöjda kunder (NKI >75).	Leverans enligt servicelöften (NKI >70).	Delmålet har i allt väsentligt uppnåtts med ett NKI på 72. På sidorna 35–50 beskrivs Sjöfartsverkets leveranser mot servicelöften 2023.
	Genom samarbete och tjänsteutveckling möjliggjort en väsentlig effektivisering av anlöpet.	Pilot om anpassade tjänster utifrån kundbehov.	Delmålet är ej uppfyllt på grund av att arbetet blivit försenat.
		Kritiska servicelöften förankrade med kund.	Delmål delvis uppfyllt. Servicelöften presenterade för kund i branschråd.
		Kunderna tycker att vi är lyhörda för deras behov i utvecklingen av tjänster. Upplevd påverkan i NKI >65.	Delmålet delvis uppnått. NKI Upplevd påverkan är 63 för 2023. I nära dialog med sjöfartsnäringen, hamnar och transportköparna har Sjöfartsverket under 2023 fortsatt utveckla tjänster.
	Skapat förutsättningar för väsentligen ökad inlands- och kustsjöfart.	Sjöfartsverket har bidragit till minst en realiserad överflyttning från land- till sjötransport.	Delmålet har inte kunnat mätas under året. På sidan 16–17 beskrivs några av de projekt som Sjöfartsverket driver för att bidra till en ökad inlands- och kustsjöfart.
	Säker sjöfart (Inga olyckor till sjöss som Sjöfartsverket kunnat förebygga).	Inget delmål definierat för 2023	Delmålet följs upp genom antal allvarliga olyckor inom VTS kontrollerat område, vilket redogörs för på sidan 49.

Process

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2023	Resultat 2023
Kvalitetssäker, värdeskapande, informationssäker och kostnadseffektiv verksamhet som – inom ramen för vårt uppdrag – möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning.	Minskade ackumulerade kostnader med minst 1 000 mnkr jämfört med 2017.	Minskade ackumulerade kostnader med minst 260 mnkr jämfört med 2017.	Delmålet har uppnåtts under året. Delmålet följs upp genom hur mycket minskade kostnader som initiativ inom det interna programmet Miljarden bidragit till. Det ackumulerade värdet inom Miljarden uppgår till 261,2 mnkr i minskade kostnader jämfört med 2017. Se inforuta.
	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 600 mnkr jämfört med 2017.	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 300 mnkr jämfört med 2017.	Delmålet har uppnåtts under året och följs upp genom hur mycket ökade intäkter som initiativ inom Miljarden bidragit till. Det ackumulerade värdet inom Miljarden uppgår till 307,5 mnkr i ökade kundintäkter.
	Kvalitetssäkrade och värdeskapande processer.	Vi upptäcker själva avvikelser mot lagar, regler och rutiner: Identifierade avvikelser vid interna kontroller åtgärdas inom plan.	Delmålet har uppnåtts under året. Inga allvarliga anmärkningar har noterats vid de tredjepartsrevisioner som genomförts under året.
		Vi har ett innovationsarbete där erfarenheter och lärande alltid delas (steg 3 i mognadstrappan).	Delmålet är uppfyllt. Konkreta utvecklingsinsatser har initierats för att etablera en innovationsplattform (nivå 3) genom de FoI-projekt som genomförs i stora delar av verksamheten och i nära samarbete med kunder och bransch. Arbetet styrs genom FoI-portföljen.


Foto: Fredrik Persson

forts. Strategiska mål och delmål 2023

Affärsutveckling

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2023	Resultat 2023
Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling	Merförsäljning av nya tjänster uppgår till 50 mnkr jämfört med 2017.	Inget delmål definierat för 2023.	Inga nya tjänster har introducerats som genererat merförsäljning under 2023.
	Mer än tio nya efterfrågade tjänster inom Sjöfartsverkets uppdrag.	API:er för anlöp framtagna för informationsdelning med hamnar.	Delmål delvis uppnått. Under 2023 har produktionsdata för delning med hamnarnas system börjat delas, vilket utgör en förutsättning för effektivare anlöp till svenska hamnar (se inforuta sid 14).
		Plan för tjänsteutveckling framtagen.	Delmålet har delvis uppnåtts. Framtagning av en plan för Sjöfartsverkets tjänsteutveckling har påbörjats under 2023.

Medarbetare

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2023	Resultat 2023
Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.	Attraktiv arbetsgivare: Arbetsgivarvarumärke >75 samt OSA >75 och inte lägre än 60 i någon del.	Inget delmål definierat för 2023.	Svarstid för OSA-mätning 2023 är förlängd till Q1 2024. Utfall för 2022 var 69.
	Hållbart arbetsliv: Inga allvarliga arbetsplatsolyckor och inga konstaterade fall av kränkande särbehandling.	Sjöfarverket har infört en samlad modell för att utveckla säkerhetskulturen.	Delmålet, att samla arbetsmiljöarbetet i ett gemensamt system är uppfyllt men måttet på målet för 2027, inga allvarliga arbetsplatsolyckor, har inte nåtts. Se vidare på sidan 27 om antal allvarliga arbetsplatsolyckor som rapporterats till Arbetsmiljöverket.
	Effektiv kompetensförsörjning: Sjöfartsverket attraherar och utvecklar den kompetens som affären kräver genom strategisk kompetensutveckling och inkluderande synsätt.	Kompetensförsörjningsplan finns för Sjöfartsverkets nyckelkompetenser.	Under 2023 har Sjöfartsverket initierat en partsgemensam grupp för att gemensamt fokusera på kompetensförsörjningsutmaningar.
	Inkluderande arbetsplats: >25 % kvinnor i kärnverksamheten och >40 % kvinnor i ledande befattning.	Inget delmål definierat för 2023.	2023 års utfall för andel kvinnor i kärnverksamheten, 13 %, samt andel kvinnor i ledande befattning, 32 %, ligger under 2027 års mål. Avslutningssamtal med kvinnliga chefer som slutar har införts som komplement till chefens avslutningssamtal och avslutningsenkät.

Miljö

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2023	Resultat 2023
Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten	Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 35 % jämfört med 2010.	Minst 20 % lägre CO_2-utsläpp från egen verksamhet jämfört med 2010.	Delmålet har inte uppnåtts. CO_2-utsläppen från Sjöfartsverkets verksamhet har ökat med 22 % jämfört med 2010. På sidan 22–23 beskrivs Sjöfartsverkets arbete för att minska CO_2-utsläppen mer ingående.
	Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 % jämfört med 2010.	Minst 13 % lägre energiförbrukning i byggnader jämfört med 2010.	Då svårigheter föreligger att få fram referensvärden för 2010, saknas även mätvärde för 2023. Målet utgår från och med 2024.
	Minska koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 20 % jämfört med 2017.	Minst 10 % lägre CO_2-utsläpp från tjänsteresor jämfört med 2017.	Delmålet har inte uppnåtts. 2023 års utfall för CO_2-utsläpp från Sjöfartsverkets tjänsteresor är 4,4 % högre än 2017. På sidan 22–23 beskrivs Sjöfartsverkets arbete för att minska CO_2-utsläppen mer ingående.
	Specifika miljökrav i minst 50 % av alla relevanta upphandlingar/produktavtal.	Inget delmål definierat för 2023.	2023 års utfall för andel relevanta upphandlingar/produktavtal där specifika miljökrav ställts är 16 %.
	Andelen fartyg som innehar miljöincitament i A-, B- eller C klass uppgår till 10 % av det totala antalet fartyg som gör anlöp till Sverige.	Minst 4 % av alla fartyg som anlöper Sverige har miljöincitament i A-C klass.	Delmålet har uppnåtts. Under 2023 uppgick andelen fartyg som innehar miljöincitament i A-, B-, eller C-klass till 4,3 % av det totala antalet fartyg som gjort anlöp till Sverige.

Säkra sjövägar i hållbar framtid

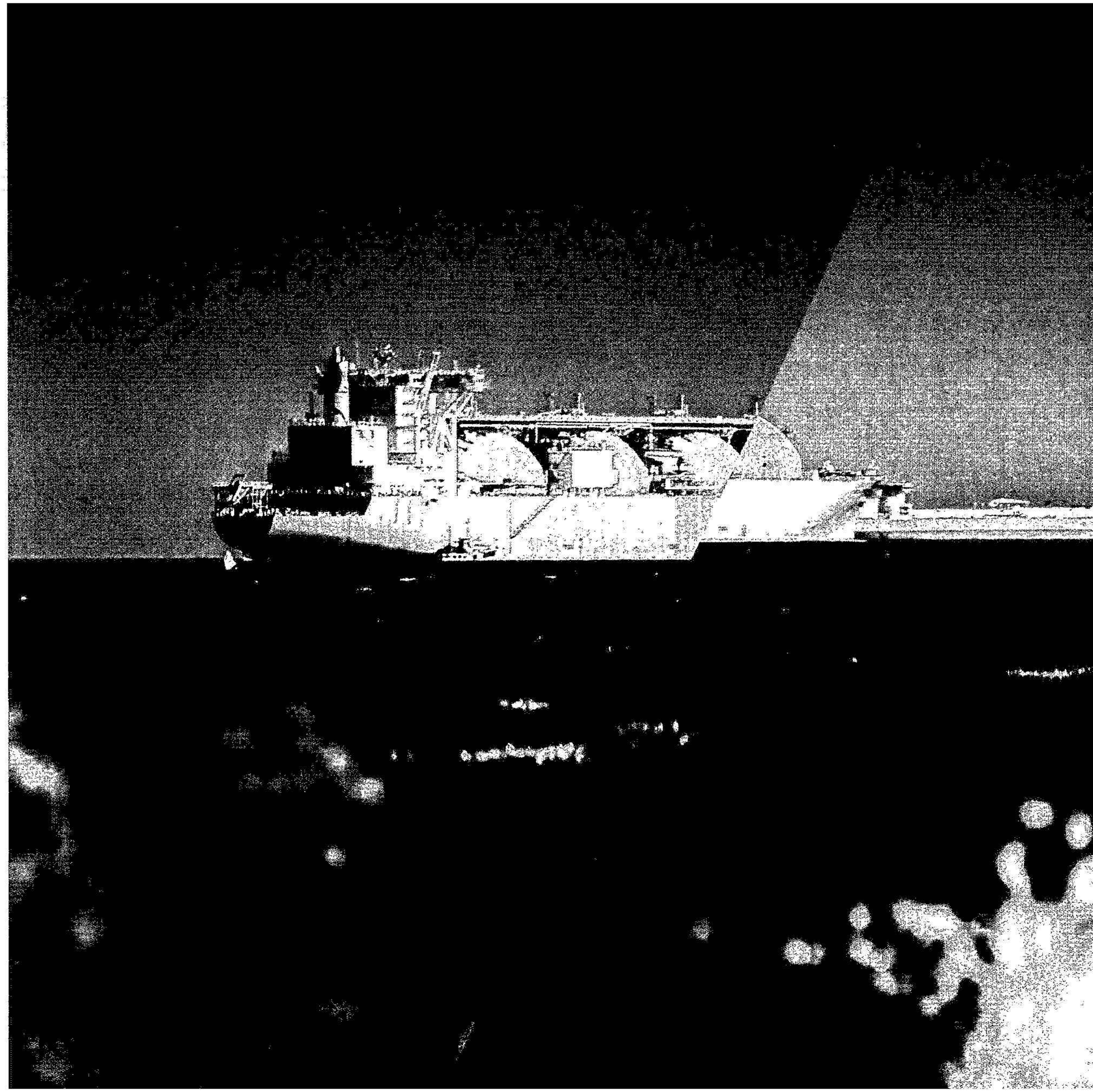
Sjöfarten är en viktig del i det globala systemet för produktion och handel. Genom att utveckla verksamheten med utgångspunkt i ett hållbart synsätt på människa, miljö och affärsmässighet bidrar Sjöfartsverket till hela sjöfartsnäringens utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.

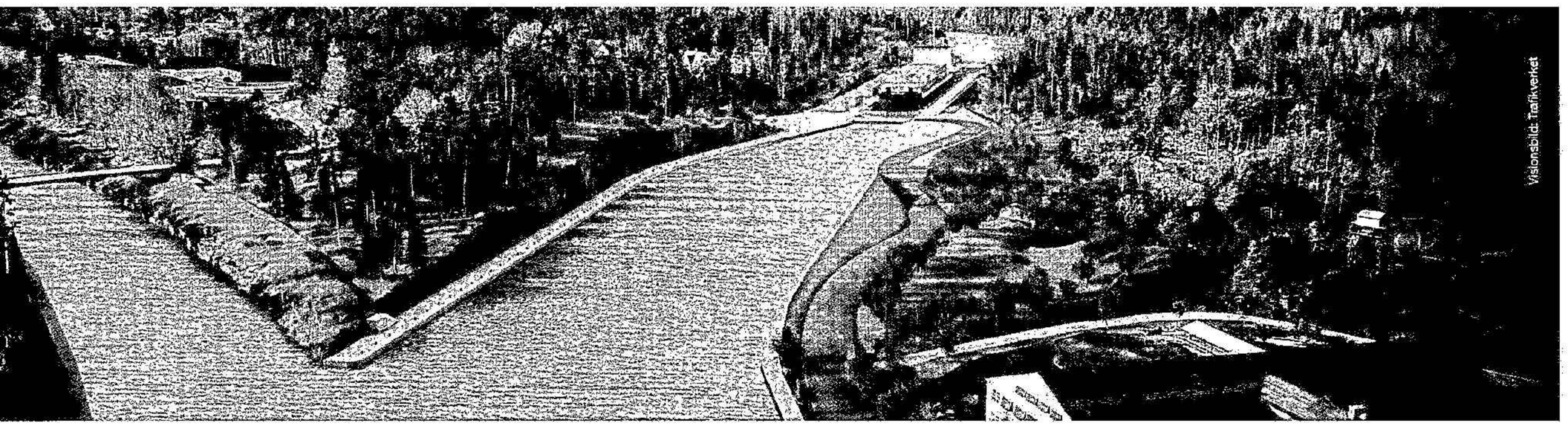
Utveckling av farleder för ökad inlands- och kustsjöfart

Satsningar på utveckling av sjöfartens infrastruktur ökar näringslivets konkurrenskraft och ger större samhällsnytta. Tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter driver Sjöfartsverket flera projekt för att öka säkerheten och kapaciteten i farlederna och därigenom möta sjöfartens behov. Några exempel är Skandiaporten i Göteborg, Malmporten i Luleå, Södertälje kanal samt slussarna i Trollhätte kanal.

Skandiaporten i Göteborg

Göteborgs hamn är den enda hamnen i Sverige som kan ta emot världens största fartyg – så länge de inte är fullastade. För att framtidssäkra den strategiska funktion som transocean sjöfart har och skapa fortsatt bra förutsättningar för svensk handel, startade 2019 projekt Skandiaporten. Farleden in till Göteborgs hamn ska muddras för att dels ge ökad kapacitet och säkerhet i farleden, dels förstärka och fördjupa hamnområdet.





Tabell 6. Projektbudget, mnkr

	Total budget	Utfall 2023	Ack utfall
Skandiaporten	1 931	11	45
Malmporten	2 293	26	110
Södertälje	4 990	923	3 432
Trollhättan	5 400	135	239

Projekt Skandiaporten planeras och genomförs i samverkan mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB. Sjöfartsverket ansvarar för muddring och utmärkning i farleden.

Under 2023 vann miljödomen laga kraft och projektet fick grönt ljus att fortsätta under förutsättning att de cirka 250 000 m³ förorenade muddermassorna hanteras på ett sätt som minimerar miljöpåverkan. Utredning pågår av två olika alternativa sätt att hantera massorna. Sjöfartsverket har under året även arbetat med projektering och förberedelser för upphandling.

Nya slussar i Trollhätte kanal

Bygget av nya slussar i Göta älv är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Sjöfartsverket med syfte att säkra och utveckla Vänersjöfarten. Dagens slussar beräknas vara uttjänta 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att även framöver kunna frakta gods sjövägen, något som kompletterar och avlastar både järnvägs- och vägtransporter. Projektet är i en utredningsfas där de tre aktuella orterna som berörs – Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg – befinner sig i olika skeden.

Trollhättan

Under hösten genomfördes ett samråd gällande kanalsträckningen, alternativ nord respektive alternativ syd. Såväl Trafikverket och Sjöfartsverket, som kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Trollhättans Stad, förordar det norra alternativet. Mindre negativ påverkan på sjöfart och näringsliv, mindre klimatpåverkan, mindre störningar för allmänheten och kortare byggtid var viktiga bidragande faktorer. Trafikverket och Sjöfartsverket har skrivit på ett ställningstagande som klargör att man vill gå vidare med alternativ nord, vilket även är det förslag som Trollhättans Stad står bakom.

Lilla Edet

I Lilla Edet är den nya slussledens placering, det västra alternativet, nu bestämd. Arbetet fortsätter med planering av bland annat gator, gång- och cykelvägar.

Vänersborg

Undersökningar pågår för den nya slussledens exakta placering, som blir öster om nuvarande sluss. Just nu genomförs markprover gällande såväl skredrisker och stabilitetsutmaningar som natur- och kulturvärden.

Södertälje sluss och kanal samt Mälarfarlederna

Det tidigare Mälarprojektet, idag Projekt Södertälje sluss och kanal respektive Projekt Mälarfarlederna, innefattar anpassning av Södertälje sluss och kanal samt farlederna i Mälaren. Syftet är säkrare och ökad framkomlighet till hamnarna i Västerås och Köping. Södertälje kanal ska breddas och slussen ska bli både bredare och längre. Mälarfarlederna muddras så att hela farleden får en högre standard. Trafikverket färdigställer byggnationen i Södertälje tillsammans med Sjöfartsverket, som beräknas ta över anläggningen under senare delen av 2026. Projekt Mälarfarlederna drivs av Sjöfartsverket och färdigställs i slutet av 2024.

Malmporten

Cirka 90 procent av EU:s egen järnmalmsproduktion kommer från malmfälten i Norrbotten. Luleå hamn behöver få möjlighet att ta emot större fartyg för att ge näringen bättre konkurrensvillkor för transporter. Dessutom innebär större fartyg mindre miljöpåverkan genom lägre bränsleförbrukning och utsläpp per transporterat ton gods.

Sveriges största muddringsprojekt i modern tid, projekt Malmporten, drivs av Luleå Hamn, Luleå kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket. Projektet kommer öka säkerheten för sjövägarna till Luleå och möjliggöra anlöp av de allra största fartygen dygnet runt, året om. Projekt Malmporten har därmed mycket stor betydelse för regionens gröna omställning och stora industrisatsningar.

Under 2023 har projekteringsarbetet fortsatt och arbete med upphandling av huvudentreprenaden inletts. Nu pågår förberedande arbeten för 750 000 m² landytor intill den nya djuphamnen. Totalt kommer 22 miljoner m³ muddermassor hanteras – en siffra motsvarande 37 fyllda Globenarenor. Projektets komplexitet och storlek gör att tidplanen förskjuts något då Sjöfartsverket vill säkerställa en konkurrensutsatt upphandling.

Hållbara gestaltande livsmiljöer

Det övergripande nationella målet för arkitektur-, form- och designpolitiken är att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

Det övergripande nationella målet ska vara styrande för statens initiativ och ska uppnås genom att bland annat det offentliga agerar förebildligt, att estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas samt att miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla.

Sjöfartsverket ansvarar för 260 fastigheter samt cirka 2 000 byggnadsverk, bland annat fyrar och båkar, som står på ofri grund. Genom att arbeta med vårdprogram och kulturmiljöpolicy bidrar myndigheten till att uppnå det övergripande nationella målet.

Av Sjöfartsverkets samtliga fastigheter är 38 platser och cirka 150 byggnader statliga byggnadsminnen som ska underhållas och vårdas för all framtid. Dessutom har myndigheten också ett okänt antal kulturmiljöer som är skyddade genom annan lagstiftning, och som skulle behöva inventeras.

Sjöfartsverket ska enligt en överenskommelse med Riksantikvarieämbetet (RAÄ) följa de skyddsbestämmelser som är kopplade till byggnadsminnen, och i det löpande arbetet för kulturhistoriskt värdefulla platser ingår framtagning av vårdprogram. Vårdprogrammet ska säkerställa att kulturhistoriskt korrekta beslut tas i framtiden angående utveckling och underhåll av byggnadsminnen. Idag finns vårdprogram för 11 av 38 platser och arbetet med ytterligare tre har påbörjats. Parallellt pågår framtagande av en kulturmiljöpolicy för kommande restaureringar.

Idag har Sjöfartsverket ett enkelt och strukturerat arbetssätt för hållbart underhåll av statliga byggnadsminnen. När det gäller myndighetens övriga kulturmiljöer finns utvecklingspotential och det förs en ständig dialog kring hållbarhet, varsamhet och materialval. En mer djuplodande utbildningsinsats om hållbara gestaltade livsmiljöer planeras under 2024, i samverkan med Boverket, Statens konstråd och RAÄ.

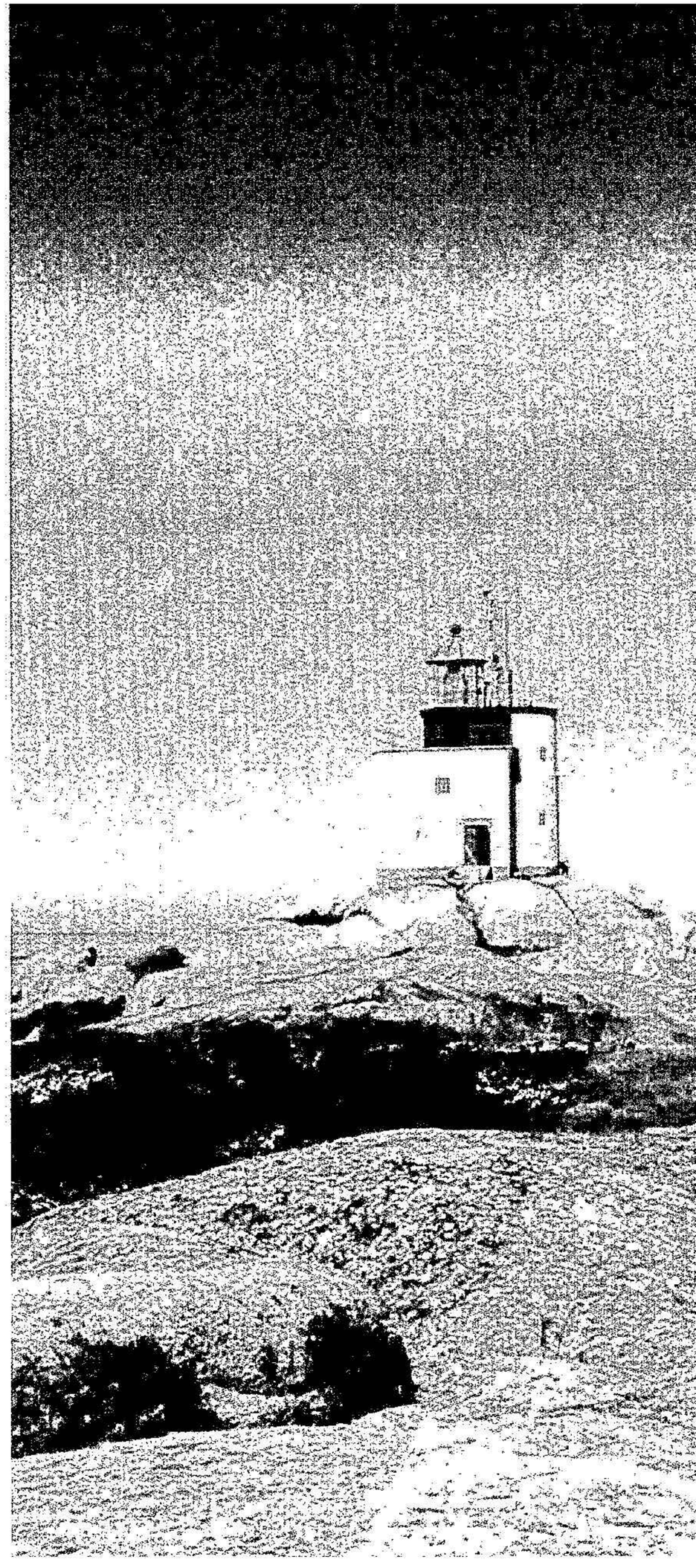
Förvaltning av statliga byggnadsminnen

Under 2023 har myndigheten genomfört totalt 23 större fyrrenoveringar och 25 moderniseringar i form av byte av fyrkurar eller utbyte till fackverk.

Ett tredelat vårdprogram har tagits fram för Trollhättans kanal- och slussområde. Området består av ett 200 hektar stadsnära parkområde med kanaler och slussar, samt ett 70-tal bostäder och verksamhetsnära lokaler.

Under året har Sjöfartsverket färdigställt restaureringar av följande statliga byggnadsminnen och kulturmiljöer: Bjuröklubbs fyr, Vinga båk, Bokö fyr och i Trollhättan Sjökullens tak, plantering av alléträd och renovering av bostadsytor. Renovering är påbörjad av: Stora Karlsö fyrhus, Fårö fyrplats uthus, Sandhammarens fyr, Tistlarnas fyr och Högbondens fyr. Dessutom pågår projekteringar på följande platser: Fårö fyrplats, Slusskaféet i Trollhättan, Hjortens udde och Kullens fyrplats.

Det fortlöpande underhållet av statliga byggnadsminnen omfattar även uppdatering av ljuskällor och annan utrustning. I år har ljuskällorna på Hållö och Sandhammaren bytts från äldre blinkande LED till svepande LED-ljus som är kulturhistoriskt bättre anpassat. Måseskär och Hållö har också försetts med ny skyltning för allmänheten.





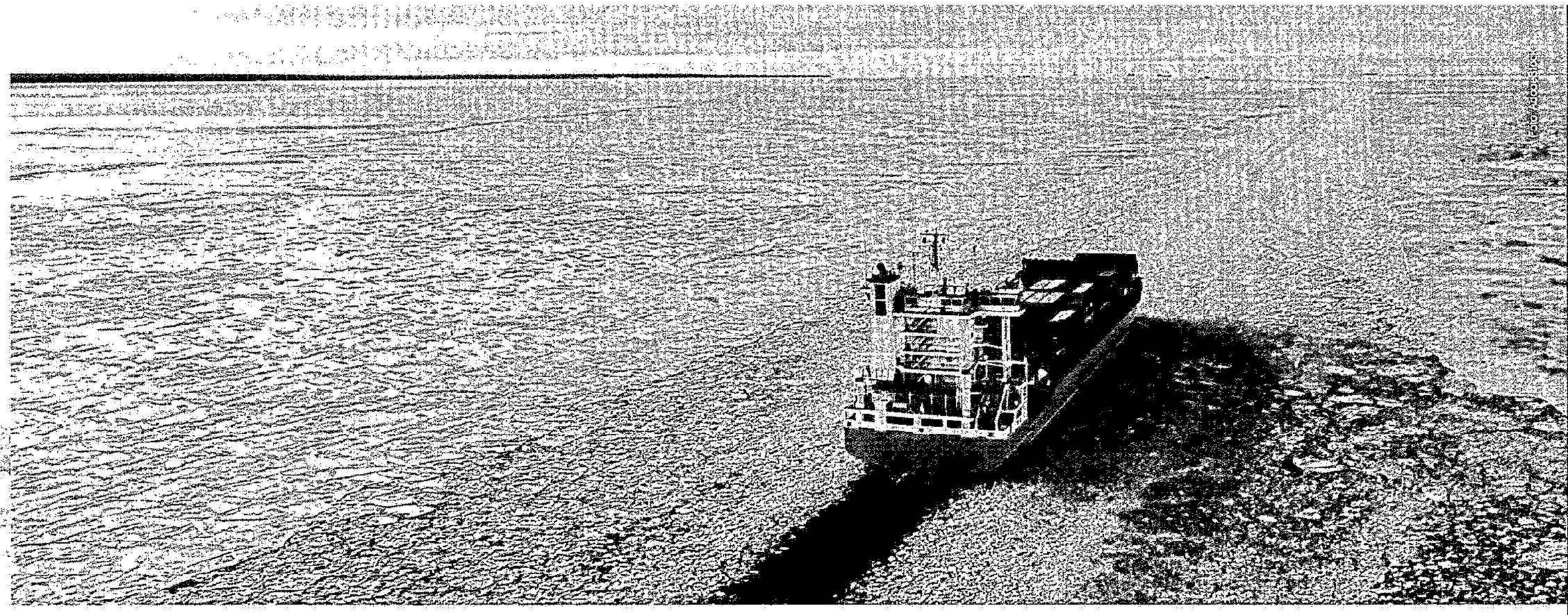


Bild: Aker Arctic Technology

Nästa generations isbrytare

Sjöfartsverkets isbrytare och isbrytarverksamheten utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt. Moderna isbrytare är också en förutsättning för att de enorma satsningarna på industrin i Norrland ska nå full effekt.

Klimatförändringarna skapar utmaningar för isbrytningen och vintersjöfarten. Extremvädersituationer blir allt vanligare med stora svängningar i temperatur under korta tidsperioder och svåra vindförhållanden. Detta gör att ismassan flyttar sig snabbt och skapar kraftiga vallar längs kuster och hamninlopp, vilket kräver att isbrytarresurserna finns på fler platser och ställer högre krav på transfertider.

Sjöfartsverket har idag fem isbrytare. Fyra av dessa är snart 50 år gamla och behöver bytas ut för att undvika större haverier. De isbrytare som i första hand behöver ersättas är assistansisbrytarna i Bottenviken; Atle, Ymer och Frej. För att verksamheten skall kunna upprätthålla leveransförmågan kopplat till klimatförändringarna, bör även de mindre isbrytande resurserna uppdateras och ersättas.

I december 2022 godkände riksdagen finansieringen av två nya isbrytare. Med grund i den design som Sjöfartsverket tagit fram för en modern och fossilfri isbrytare med kapacitet för att bryta en 32 meter bred ränna, skickades under 2022 en inbjudan för kvalificering ut till varv som vill lämna anbud. Upphandlingsförfarandet påbörjades i september 2023 och målet är att skriva kontrakt under 2024.

Sjöfartsverket tar över driften av isbrytarna

Sjöfartsverket tar över driften av isbrytningen och välkomnar framöver runt 150 nya medarbetare. Sedan millennieskiftet är driften och bemanningen av Sveriges isbrytare upphandlad av en privat aktör, de senaste åren har det varit Viking Supply Ships. 2021 genomfördes en förstudie som visade att det har skett betydande förändringar i de krav som Sjöfartsverket har på sig när det gäller bland annat uppföljning, kontroll och säkerhetshantering, viket ligger till grund för beslutet att hantera driften i egen regi efter att avtalet löper ut. Det är en omfattande förändring och därför har Sjöfartsverket och Viking Supply Ships kommit överens, efter en ändring av nuvarande avtal, om att övergången sker den 1 juli 2024. Förändringen kommer leda till ökad flexibilitet och effektivitet för hela Sjöfartsverket, besättningen får större möjligheter att utvecklas i Sjöfartsverkets regi och genom att ta över driften kan Sjöfartsverket möta de högre kraven på totalförsvar och driftsäkerhet.

Säkerhetsarbete och totalförsvar

Sjöfartsverket är en beredskapsmyndighet inom totalförsvaret. Ett fortsatt spänt världsläge gör att säkerhets- och totalförsvarsfrågorna under året fått ett starkare strategiskt fokus på Sjöfartsverket. Den allvarliga säkerhetspolitiska situationen driver på utvecklingen och just nu finns inget som pekar på någon större förbättring inom den närmaste framtiden. Eftersom såväl Sjöfartsverket som samhället i stort kommer påverkas under lång tid, måste fokus fortsatt ligga på säkerhets- och beredskapsfrågorna för att driva totalförsvarsarbetet framåt. Förestående NATO-medlemskap kommer att påverka Sjöfartsverket såväl som andra beredskapsmyndigheter, exempelvis i form av olika krav på det civila beredskapsarbetet och de roller beredskapsmyndigheter antas få i detta.

Förutom att höja den långsiktiga beredskapsförmågan har Sjöfartsverket under 2023 genomfört flera kortsiktiga åtgärder för att bättre kunna hantera krissituationer och andra allvarliga händelser, både i freds- och krigstid. Arbetet har bland annat inneburit att identifiera vilken verksamhet som är krigsviktig och vilka områden myndigheten behöver fortsätta arbeta med. Ett led i det arbetet har varit att se över och utveckla organisationen för kris- och krigsledning.

Under 2023 har Sjöfartsverket tilldelats 69 miljoner kronor i totalförsvarsmedel för att stärka och återuppbygga det civila försvaret. Det har bland annat möjliggjort att myndigheten idag har beredskapssamordnare vid nästan samtliga operativa avdelningar. Utöver det interna arbetet deltar Sjöfartsverket tillsammans med andra aktörer i beredskapssektorerna Transporter och Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen.

På myndigheten pågår flera komplicerade men strategiska viktiga projekt som bidrar till totalförsvarsutveckling. Ett exempel är anskaffning av nya isbrytare. Under 2023 påbörjades även ett stort kontinuitetsarbete som syftar till att lyfta och bredda myndighetens robusthet.



Under året har Sjöfartsverket också utvecklat arbetet med att göra mer omfattande och precisa analyser inom säkerhetskänsliga verksamheter mot bakgrund av rådande säkerhetspolitiska läge, den civila beredskapen och det ökade cyberhotet.

Informationssäkerhet

Många delar av Sjöfartsverkets verksamhet är nationellt samhällsviktiga. Myndighetens uppdrag har stor spännvidd med höga krav på olika grader av exempelvis tillgänglighet och informationssäkerhet. Gemensamt för myndighetens olika verksamheter är behovet av robust och hållbar informationsförsörjning. Brister inom detta område skulle kunna få stora konsekvenser för Sjöfartsverket, kunderna och samhället i stort.

För att säkerställa att Sjöfartsverket kan utföra verksamhetsuppgifter även vid höjd beredskap ställs krav på säker IT-drift och kommunikation, förmåga att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter och hantera fredstida krissituationer. Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt för att stärka den övergripande funktionen för informationssäkerhet. Sedan 2021 pågår "Handlingsplan informationssäkerhet", ett fokuserat arbete för att utveckla området långsiktigt med strategiskt perspektiv.

Under 2023 har Sjöfartsverket beslutat om stora investeringar för att utveckla och stärka robustheten kring informations- och IT-säkerheten. Arbetet med att utveckla området behöver bedrivas långsiktigt, eftersom exempelvis investering i modern teknisk infrastruktur är en förutsättning för områdets utveckling.

Myndighetens överordnade funktion för informationssäkerhet har under året stöttat verksamheten i förvaltnings- och utvecklingsperspektiv med främsta fokus på informationssäkerhetsfrågor kopplat till säkerhetsskydd. I det långsiktiga arbetet ingår även att skapa förutsättningar för god informationsförvaltning och en juridiskt och informationssäkerhetsmässigt hållbar informationshantering, såväl internt som med externa parter.

Det övergripande målet för Sjöfartsverkets informationssäkerhetsarbete är att skapa hög medvetenhet, ge förutsättningar för att möta framtida krav och behov, samt agera på risker och oönskade händelser. Myndighetens interna arbete i kombination med stöd från externa leverantörer möjliggör en långsiktig förmåga att fullfölja det åtagande som informationssäkerhetsarbetet innebär för en beredskapsmyndighet.



Foto: AdobeStock

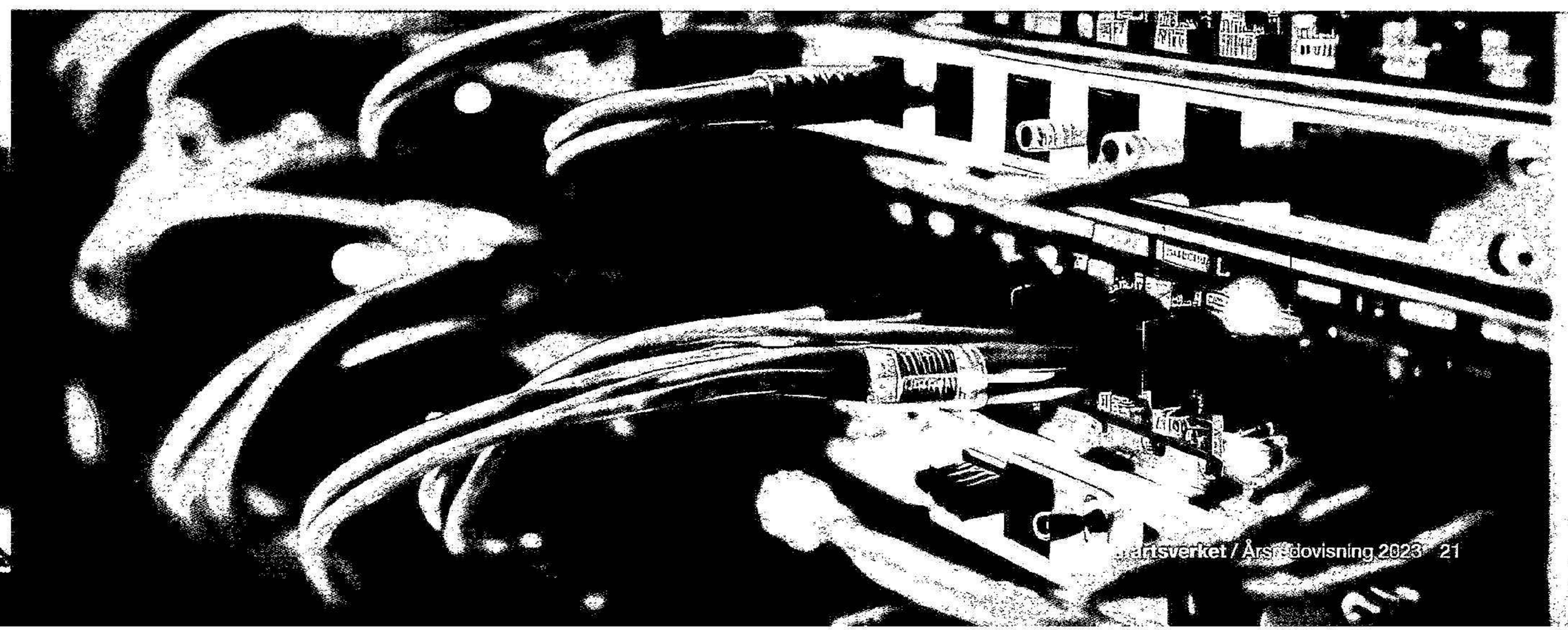


Foto: AdobeStock

Sjöfartsverkets miljöarbete

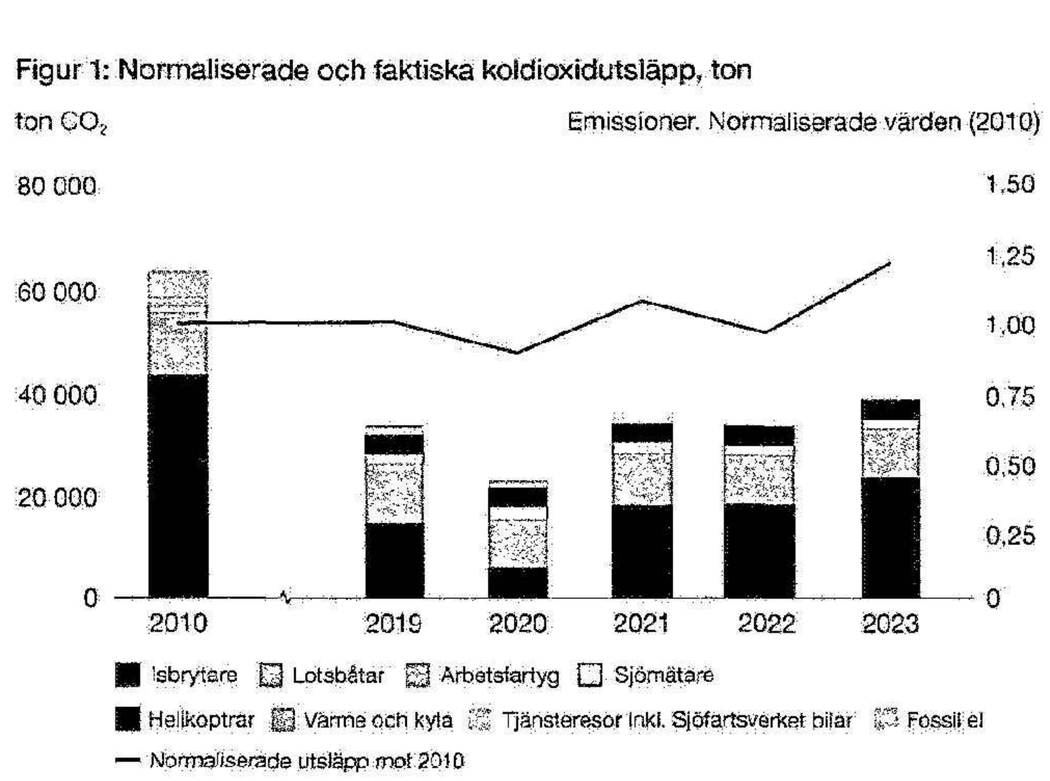
Sjöfartsverket arbetar för att nå de transportpolitiska målen, Sveriges miljökvalitetsmål och generationsmålet samt även för att minimera sjöfartens negativa miljöpåverkan. Generationsmålet är fastställt av riksdagen och innebär att dagens generation ska överlämna ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverkets del betyder detta att myndigheten bland annat ska minska användningen av farliga ämnen och utsläppen av växthusgaser, hushålla med naturresurserna, öka andelen förnybar energi samt effektivisera energianvändningen.

Koldioxidutsläpp i verksamheten

Sjöfartsverket har i jämförelse med andra myndigheter relativt stora koldioxidutsläpp, vilka framför allt kommer från den operativa verksamheten. Drygt 95 procent av koldioxidutsläppen kommer från myndighetens flotta – 85 procent från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer från bland annat uppvärmning och tjänsteresor. Detta medför att en stor satsning på att minska utsläppen från den egna fartygsflottan behöver ske för att myndighetens mål att minska koldioxidutsläppen med 35 procent till 2027, jämfört med koldioxidutsläppen 2010, ska kunna uppnås. Insatser för att minska fartygsflottans utsläpp har ökat genom det regeringsuppdrag Sjöfartsverket har (2022–2024) om att påbörja omställningen av fartygsflottan till fossilfrihet. Läs mer om detta i stycket *"Så ska Sjöfartsverket bli fossilfritt" nedan.*

Isbrytningsverksamheten står för en stor del av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp. Utsläppsnivåerna varierar därför mycket från år till år, beroende på isvinterns karaktär och hur mycket is som behöver brytas. Sjöfartsverket har tagit fram en metod där myndigheten kan ta hänsyn till isutbredningen vid rapportering av emissioner. Den valda metoden ska kunna ge en fingervisning av Sjöfartsverkets utsläpp, men är dock inte fullständig då bland annat faktorer som isens beskaffenhet inte gått att inkludera. Resultat visar att Sjöfartsverket 2023 har ökat utsläppen med 22 procent jämfört med 2010. Detta visar att det är en lång väg kvar till målet och myndigheten behöver öka ambitionerna ytterligare. Under 2023 var de faktiska utsläppen 39 996 ton koldioxid och jämfört med 2022 har utsläppen ökat med 14 procent. Ökningen kan delvis förklaras av att det var besvärligare is under 2023. Även om isbrytarnas utsläpp har ökat under 2023 har det jämfört med 2022 skett minskningar i utsläpp för kategorin lotsbåtar, helikoptrar, värme och kyla.

Figur 1: Normaliserade och faktiska koldioxidutsläpp, ton



Figur 1 visar Sjöfartsverkets faktiska utsläpp för ett urval av år under perioden 2010–2023.

Fortsatt arbete för att nå Sjöfartsverkets miljömål

Sjöfartsverket har ytterligare ett långsiktigt miljömål att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017. Målet såg ut att kunna nås under pandemiåren, men sedan dess har utsläppen ökat

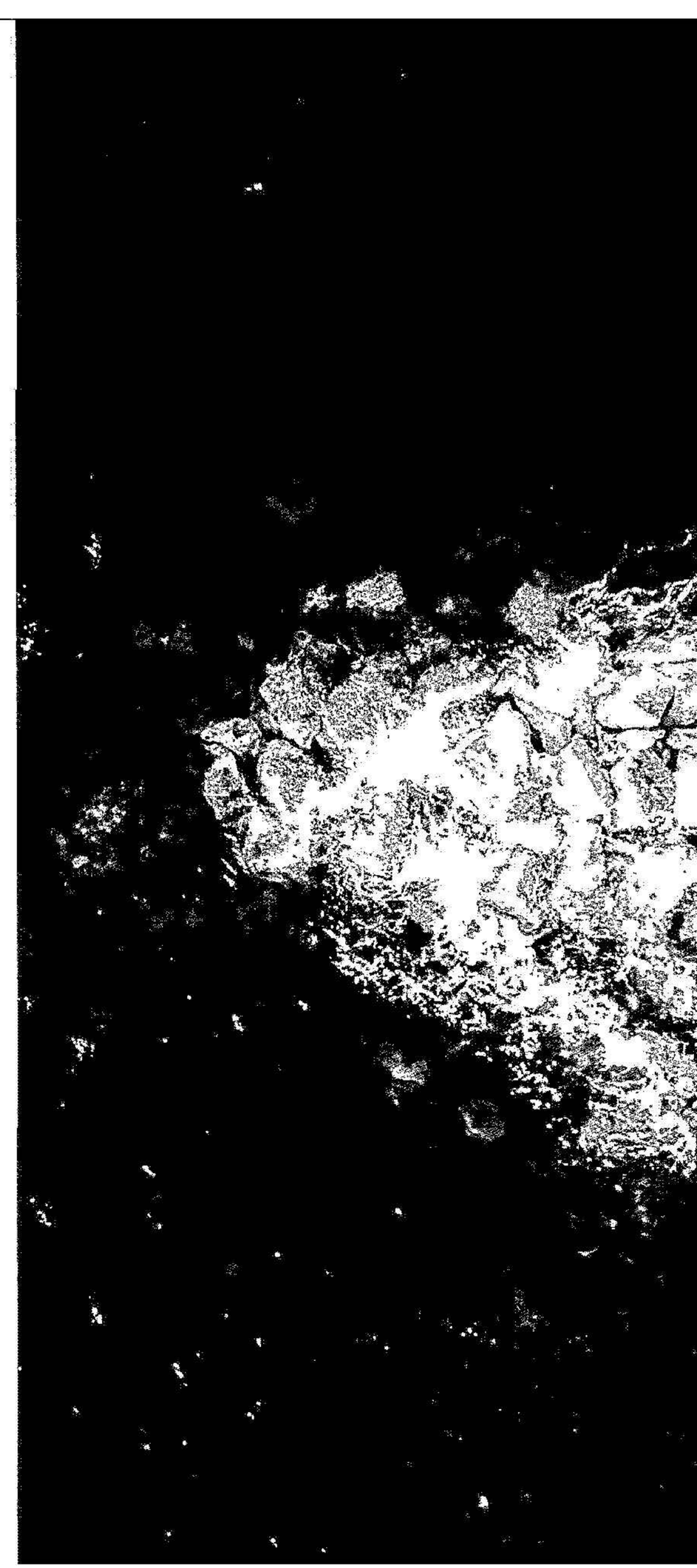



Foto: AdobeStock

igen. För 2023 gällde delmålet minst tio procent lägre CO_2-utsläpp från tjänsteresor jämfört med 2017. Resultatet för 2023 visar på en ökning på 4,4 procent jämfört med 2017. Ökningen beror på att längre flygresor ökat till följd av fler internationella möten där fysisk närvaro krävts. Utsläppen för flygresor under 50 mil och bilresor har minskat mellan 2022-2023. Med avseende på hyrbilar väljs miljöbilar i allt högre utsträckning och körd sträcka på enbart el har ökat med 330 procent mellan 2022-2023.

Myndigheten har även ett långsiktigt mål att ha specifika miljökrav i minst 50 procent av alla relevanta upphandlingar och produktavtal, och har under året fortsatt arbetet med att öka andelen miljökrav vid inköp och upphandlingar relaterat till Sjöfartsverkets betyande miljöaspekter.

Som en effekt av energibristen i samhället har Sjöfartsverket, liksom flera andra myndigheter, haft i uppdrag att minska energiåtgången. Under 2023 har arbetet till stor del handlat om att inventera och identifiera vilka brukare som finns samt att bygga bättre intern kunskap om hur en systematisk uppföljningsstrategi kan utformas för att mäta effekterna av åtgärder. Parallellt med detta genomförs också kontinuerligt mindre energieffektiviseringsarbeten, exempelvis utbyte till LED och komplettering av värmepumpar, samt några större upprustningar såsom utbyte av hela värme- och ventilationssystem inom beståndet.

Fler insatser för att minska miljöpåverkan

Farledsprojekt

Sjöfartsverkets farledsprojekt är nödvändiga för att bibehålla säkra godstransporter till och från Sverige, men projekten innebär alltid någon form av miljöpåverkan. Arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar (MKB:er) styrs av miljöbalken. Innan arbetet i farleden startar krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen, eller i enklare fall en anmälan till tillsynsmyndigheten. Just nu har tre områden störst fokus i tillståndsprövningarna; hantering av muddermassor (som uppkommer vid breddning och fördjupning av farlederna), undervattensbuller samt konflikten mellan miljöhänsyn och ekonomiska aspekter.

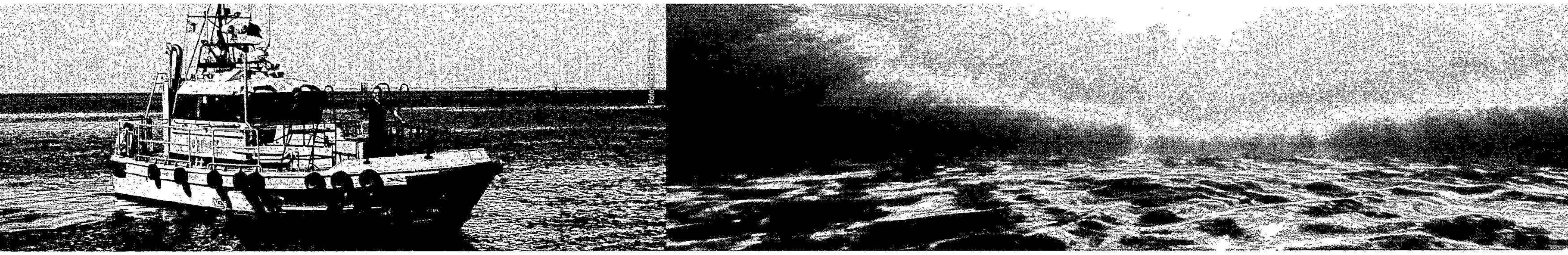
Det är en utmaning att hitta hållbara sätt att hantera de stora mängder muddermassor som uppkommer i farledsprojekten. Sjöfartsverket utreder och jämför därför olika alternativ, som att återanvända massorna i anläggningsprojekt eller att dumpa massorna till havs. I bedömningarna måste hänsyn tas till påverkan på både människa, miljö och samhälle.

Undervattensbuller

Sjöfartsverket arbetar med att minska undervattensbuller utifrån flera olika perspektiv. Tillsammans med andra nordiska aktörer började myndigheten under hösten 2023 att ta fram en forskningsansökan för EU-medel i syfte att öka kunskapen gällande undervattensbuller. Avsikten är att samla in kunskap om vilken tillgänglig teknik som är bäst för att utföra anläggningsarbeten i farleder med minsta möjliga bullerpåverkan.

Förorenade områden

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Därför har Sjöfartsverket påbörjat ett systematiskt arbete som både handlar om att öka den generella kunskapen om orsakerna bakom föroreningarna och hur situationen vid specifika fastigheter ser ut. Under 2023 har undersökningar utförts vid tre av Sjöfartsverkets fastigheter. I två av dessa har undersökningarna visat på förorening i mark och vatten och att området därför behöver saneras. Ökad kunskap om de förorenade fastigheterna, miljörisker och bedömning av kostnader ger ett bra underlag för fortsatt prioritering och planering. Under 2023 har bedömningen av värdet på framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador uppdaterats vilket beskrivs närmare i not 35.



Så ska Sjöfartsverket bli fossilfritt

Fartygsflottan

I linje med Sveriges nationella klimatmål ska Sjöfartsverket minska koldioxidutsläppen från fartygsflottan och bli fossilfria till 2045. Inom regeringsuppdraget Fossilfri fartygsflotta genomförs åtgärder för konkreta utsläppsminskningar, som ska bidra till att uppfylla både Sveriges och Sjöfartsverkets klimatmål. Sjöfartsverkets isbrytare står för merparten av nuvarande koldoixidutsläpp. Isbrytarflottan kommer att behöva ersättas med fossilfria alternativ för att det långsiktiga målet kring fossilfrihet ska kunna nås.

Sjöfartsverket har under perioden 2022–2024 tilldelats 45 miljoner kronor per år för att påbörja omställningen mot en fossilfri fartygsflotta. I första hand handlar arbetet om energieffektiviseringar för att minska energiförbrukningen och samtidigt kunna införa fler klimatvänliga tekniker och fossilfria bränslen. Åtgärder som genomförts under 2022 och 2023 har minskat koldioxidutsläppen från fartygsflottan med 2 054 ton koldioxid vilket motsvarar en bränslebesparing på cirka 770 m³.

Av de cirka 60 åtgärder som för närvarande finansieras genom anslaget finns bland annat installation av nya värme- och ventilationssystem, införande av energibesparande körmönster och förarstödsystem, batteriinstallationer, inköp av lättviktsbåtar och en viss användning av biodiesel. Dessutom pågår tester för att kunna använda drönare ombord på isbrytarna och konvertering av befintliga dieselmotorer till metanoldrift.

Omställningen av Sjöfartsverkets fartygsflotta är ett långsiktigt arbete. Många förändringar tar tid att genomföra fullt ut, främst för att en åtgärd ofta kräver utredning, test och utvärdering, men även på grund av långa ledtider för upphandling och leveranser. Till 2027 antas Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp från fartygsflottan kunna minska med 20 procent jämfört med ett femårsmedelvärde för 2010. Detta är dock beroende av en fortsatt finansiering på i snitt 35 miljoner kronor per år under perioden 2024–2027. Ytterligare minskningar är möjliga om fossila dieselbränslen byts ut mot fossilfria alternativ.

Under 2023 har 22 miljoner kronor av anslaget för en fossilfri omställning spenderats, vilket är något lägre än de tilldelade medlen. Överskjutande medel kommer dock tillsammans med ordinarie anslag att spenderas under 2024 och därmed fortsätta bidra till den påbörjade omställningen av fartygsflottan.

Helikopterverksamheten

Sjöfartsverkets helikopterverksamhet har inte något motsvarande anslag för omställning. Fossilfritt samhällsviktigt flyg är ett projekt som har genomförts tillsammans med myndigheter och operatörer med flygverksamhet inom räddningstjänst, sjukvård, polis och försvaret, med finansiering från Energimyndigheten. Även forskningsinstitut och industrin medverkade. Projektet avslutades i början av 2023.

Även om projektet inte haft några omedelbara effekter på Sjöfartsverkets helikopterverksamhet, finns nu en bra grund för ett omställningsarbete. Exempel är fördjupad kunskap om tekniska möjligheter för att minska utsläppen från helikoptrarna och bättre kännedom om möjligheterna att få tag på förnybart och hållbart bränsle.

En annan mycket värdefull aspekt av projektet är samarbetet med övriga flygaktörer där en samsyn skapats gällande hinder inför omställningen till ett fossilfritt samhällsviktigt flyg, och vilka förutsättningar som krävs för att lyckas. Det här beskrevs i en avsiktsförklaring som förankrades i de organisationer som deltog i projektet. Bland annat skriver organisationerna att gemensam upphandling av de mest hållbara bränslena på marknaden skulle kunna vara en väg framåt, men att det behövs både politiska direktiv om ökade anslag samt tydliga och tidsatta mål för att lyckas med omställningen.

En attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket arbetar hela tiden för att vara en attraktiv arbetsgivare med ett inkluderande synsätt, där mångfald, jämlikhet och jämställdhet är självklara ingredienser. Både ledarskap och medarbetarskap utgår från människors vilja och förmåga att utvecklas tillsammans mot ett gemensamt mål. Viktiga utgångspunkter är tillit och den statliga värdegrunden. Kompetensutveckling, rikabehandling, samt utrymme för innovation och verksamhetsutveckling är viktiga verktyg, dels för att rekrytera och behålla kompetenta medarbetare, dels för att säkerställa en hälsosam och inkluderande arbetsmiljö.

Den statliga värdegrunden bygger på:
demokrati, legalitet, objektivitet, fri åsiktsbildning, respekt för lika värde, frihet och värdighet samt effektivitet och service.

Sjöfartsverkets roll som arbetsgivare får generellt bra resultat i olika undersökningar. I Universums mätning 2023 ligger Sjöfartsverket i topp 100 som attraktiv arbetsgivare bland ingenjörsstudenter och naturvetare. Hos blivande högskoleingenjörer (BSc Engingeering) hamnar Sjöfartsverket på plats 29 och hos civilingenjörer (MSc Engineering) på plats 76. Nyckeltalsinstitutets senaste mätning av Attraktivt Arbetsgivarindex (AAI) visar att Sjöfartsverkets når 140 poäng, vilket är över medianen för statliga myndigheter. Målet är att förbättra resultaten ytterligare genom riktade aktiviteter under kommande år, bland annat fortsatt deltagande på arbetsmarknadsmässor och i samarbete med branschen och utbildningsinsatser arbeta för en mer flexibel väg till fartygsbefäl.

Övergång från samverkansavtal till MBL

Under 2023 har Sjöfartsverket övergått från samverkansavtal till traditionell förhandling med MBL efter att tidigare samverkansavtal sagts upp. Under året har chefer fått utbildning i MBL. Från halvårsskiftet ersätter arbetsmiljökommittéer (AMK) samverkan vid Sjöfartsverket i frågor som rör arbetsmiljö.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en av Sjöfartsverkets strategiskt viktigaste frågor. Medarbetarna har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för myndighetens viktiga samhällsuppdrag. För att säkerställa att kompetensen möter både dagens och framtidens behov, genomför Sjöfartsverket kontinuerliga utvecklingsaktiviteter.

I likhet med övriga sjöfartsbranschen har Sjöfartsverket en utmaning i att rekrytera nautiska befäl, tekniska befäl och övrig sjögående personal. För få studenter examineras vid högskolorna. Även inom helikopterenheten är kompetensförsörjningen en utmaning framåt. På IT-sidan finns ett aktuellt behov av förstärkning, bland annat till följd av fler automatiserade och digitaliserade system samt ett ökat behov av datasäkerhetskompetens.

Att attrahera framtida arbetskraft kräver åtgärder på bred front – alternativa rekryteringsvägar, ett nära samarbete med universitet och högskolor, samt bättre möjligheter att kunna erbjuda praktikplatser inom sjöfartsområdet. För att väcka intresse för sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket anordnades under hösten 2023 en isbrytarturné där både allmänhet och skolor fick besöka isbrytarfartyg i flera städer runt om i landet. Myndigheten har även pågående samarbete med universitet och yrkesskolor samt deltar på arbetsmarknadsmässor, och kommer under 2024 inleda en föreläsningsturné riktad till högstadie- och gymnasieskolor för att locka fler unga till sjöfarten och i förlängningen Sjöfartsverket.

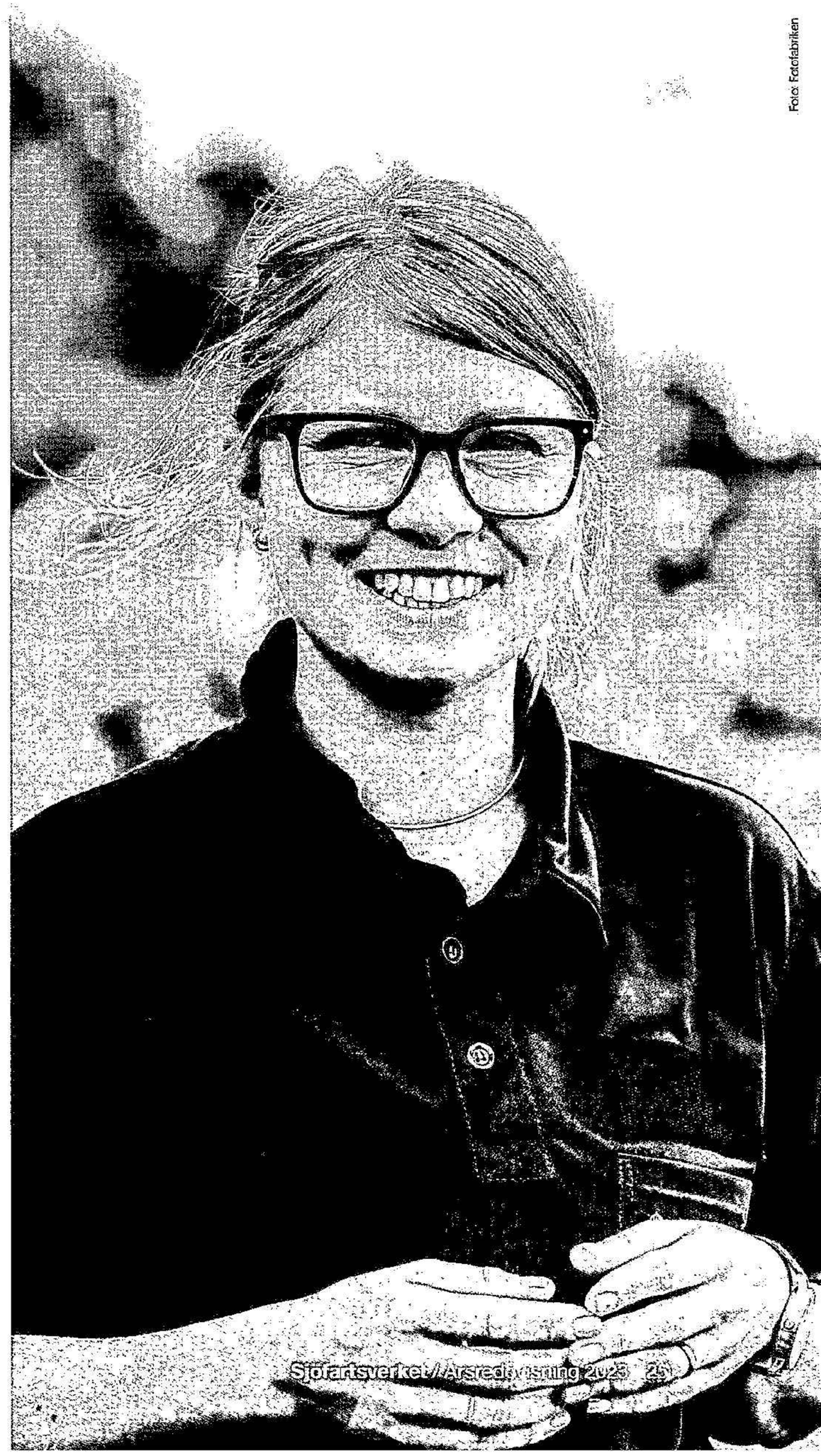


Foto: Fotofabriken



Jämställdhet, mångfald och inkludering

För att nå framgång inom området jämställdhet, mångfald och inkludering finns några viktiga faktorer som exempelvis tydliga mål, medarbetarenkäter och chefers egenutvärdering. I den organisatoriska och sociala arbetsmiljöundersökning (OSA) som genomförs årligen framgår att Sjöfartsverket har höga värden inom områdena arbetsorganisation, kunskap och utveckling, medan områdena arbetsbelastning, krav och handlingsutrymme precis som tidigare år tenderar att få lägre värden. För att möjliggöra så hög svarsfrekvens som möjligt har svarstiden för 2023 års OSA-enkät förlängts till första kvartalet 2024, varvid ett komplett resultat för 2023 kommer att erhållas först då.

Sjöfartsverket strävar efter att varje år öka andelen kvinnor, både inom verksamheten i stort och i ledande befattningar. Parallellt med att öka andelen kvinnor arbetar myndigheten också med en strategi och handlingsplan inom likabehandlingsfrågor. Här ligger fokus på bland annat kompetenshöjande insatser, att arbeta systematiskt med aktiva åtgärder samt att utveckla uppföljningsarbetet.

Tabell 5. Antal anställda i Sjöfartsverket 2023

	Antal	Procent
Operativ verksamhet	994 st	
varav kvinnor	131 st	13,2 %
varav män	863 st	86,8 %
Ledning	110 st	
varav kvinnor	35 st	31,8 %
varav män	75 st	68,2 %
Centrala funktioner	368 st	
varav kvinnor	194 st	52,5 %
varav män	174 st	47,5 %
Totalt	1 472 st	
varav kvinnor	359 st	24,4 %
varav män	1 112 st	75,6 %

177 st

Nya tillsvidareanställda personer vid Sjöfartsverket (131 st 2022

53 st

Varav kvinnor (52 st 2022

124 st

Varav män (79 st 2022

Under året har 98 personer lämnat organisationen
Av dessa har 26 % gått i pension och 74 % lämnat av annan orsak
Personalomsättningen under 2023 var 7,2 % (8,3 % 2022

Sjöfartsverket mäter Jämställdhetsindex (JMI) via Nyckeltalsinstitutet och har ökat från 113 till 144 sedan första mätningen, vilket är över branschmedianen för statliga myndigheter.

Under 2023 genomförde MakeEqual en normkritisk granskning av Sjöfartsverkets rekryteringsannonser. Granskningen visade att annonserna till stor del är bra, och lämnade förslag på kompletteringar som nu är inkluderade i Sjöfartsverkets arbete för en jämlik rekryteringsprocess och ökad jämställdhet inom olika yrkesgrupper.

Allvarliga tillbud och risker

Under flera år och inte minst under 2023 har det lagts ner betydande ansträngningar inom alla nivåer av verksamheten för att öka medvetenheten om vikten av att rapportera arbetsmiljöhändelser och riskobservationer. Den ökade mängden rapporterade händelser och observationer ses nu som ett konkret resultat av dessa insatser, där ansträngningarna har ökat rapporteringsviljan. Det indikerar inte bara en ökad medvetenhet om arbetsmiljöfrågor utan också ett ökat förtroende för det rapporteringssystem som Sjöfartsverket implementerade under förra året.

Under 2023 har Sjöfartsverket genomfört en rad aktiviteter, både för att stärka ledarskapet och attrahera framtida arbetskraft:

- Nytt koncept för ledarprogram för samtliga chefer med personalansvar, exklusive verksledningen och chefer med anställning som upphör 2024.
- Mentorsprogram för chefer i samarbete med LFV.
- Ny process för examensarbete och praktik.
- Isbrytartumén – för att göra ett framtida yrke till sjöss mer synligt för ungdomar.
- Jämlikhetsintegrering av rekryteringsprocessen.
- Hemställt om ändring av behörighetsförordningen tillsammans med Transportstyrelsen, i syfte att korta vägen till till sjöbefälbehörighet klass VII, vilket kan leda till alternativa rekryteringsvägar.
- Undersökt attityd och kultur kring föräldraledighet i syfte att identifiera tänkbara åtgärder för att öka mäns uttag av föräldraledighet.
- Ingått samarbetsavtal med Sila snacket och lanserat en verktygslåda med APT-övningar i syfte att främja aktiva åtgärder i hela organisationen.
- Kvinnligt nätverk.
- Utbildning av fler workshopledare inom området jämställdhet, mångfald och inkludering tillsammans med olika aktörer.
- JMI-arbetet och dess handlingsplan är stående punkt på arbetsmiljökommitténernas dagordningar.

Dessutom pågår kontinuerligt flera initiativ för ökad jämställdhet:

- LIST (likabehandling och inkludering inom sjöfart och transport) – initiativ för en arbetsmiljö inom sjöfartsbranschen som präglas av likabehandling och ett inkluderande förhållningssätt.
- REDO (Recruitment, Equality and Diversity Opportunities) – ett samarbetsprojekt som leds av RISE där Sjöfartsverket deltar tillsammans med Föreningen Svensk Sjöfart, Chalmers och organisationen MÄN i syfte att säkerställa en bra social arbetsmiljö, ta fram metoder och praktiska verktyg för att kunna arbeta förebyggande för psykologisk trygghet och inkluderande arbetsplatskultur.
- Vågrätt – branschsamarbete för att förbättra den sociala arbetsmiljön och skapa nolltolerans mot diskriminering och kränkande särbehandling.

+ 2,7%
Sjukfrånvaro för Sjöfartsverket (3,2 % 2022)

3,7%
Sjukfrånvaron för kvinnor (4,2 % 2022)

2,4%
Sjukfrånvaron för män (2,9 % 2022)

39 st
Antal arbetsolyckor (34 st 2022)

60 st
Allvarliga tillbud utan personskada (12 st 2022)

214 st
Antal arbetsmiljöobservationer (126 st 2022)

Så styrs Sjöfartsverket

Regeringen beslutar om Sjöfartsverkets uppdrag samt utser styrelse och myndighetschef. Hur verksamheten styrs både på kort och lång sikt baseras på uppdraget från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt övriga mål och initiativ.

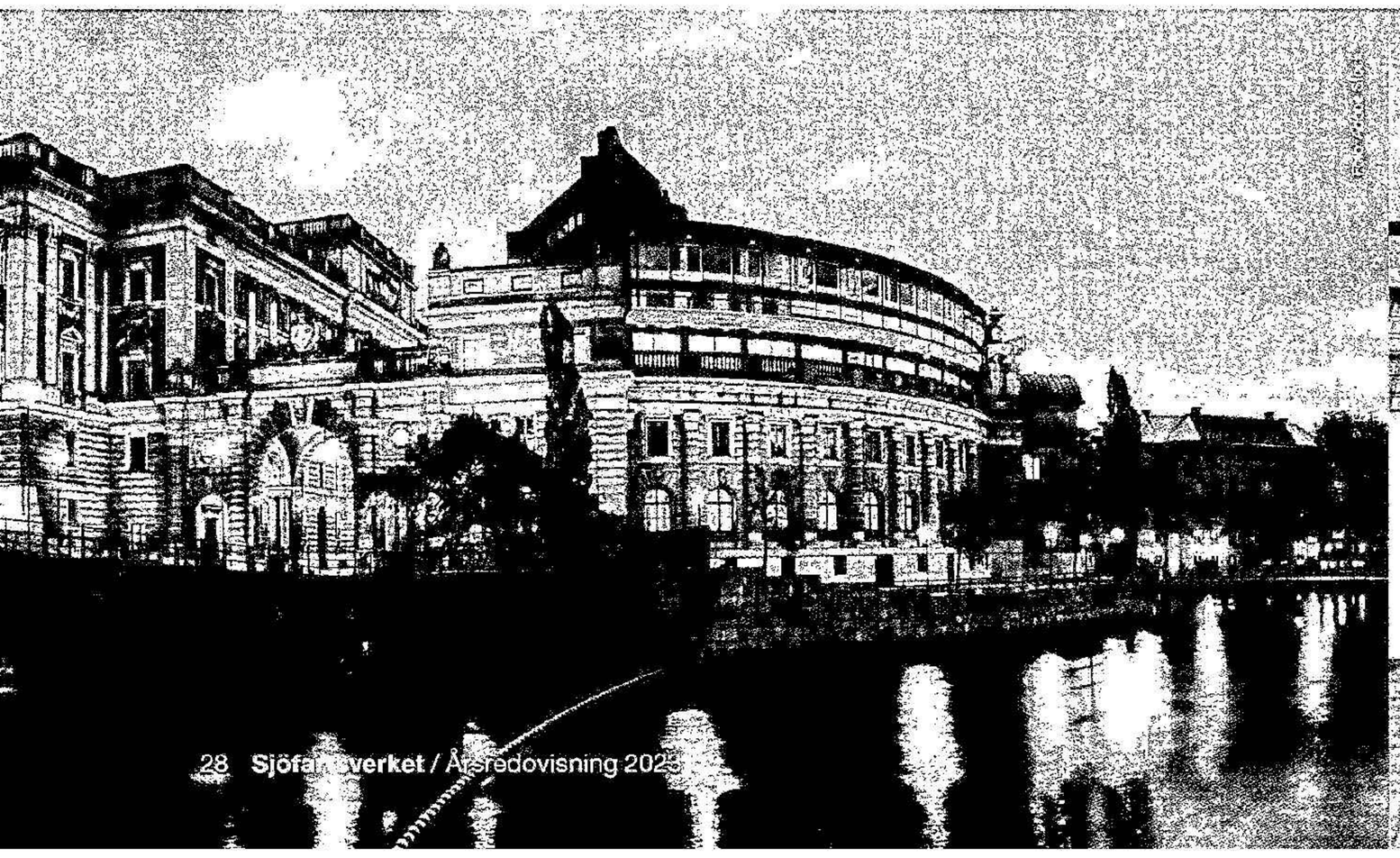
Styrelse och ledning

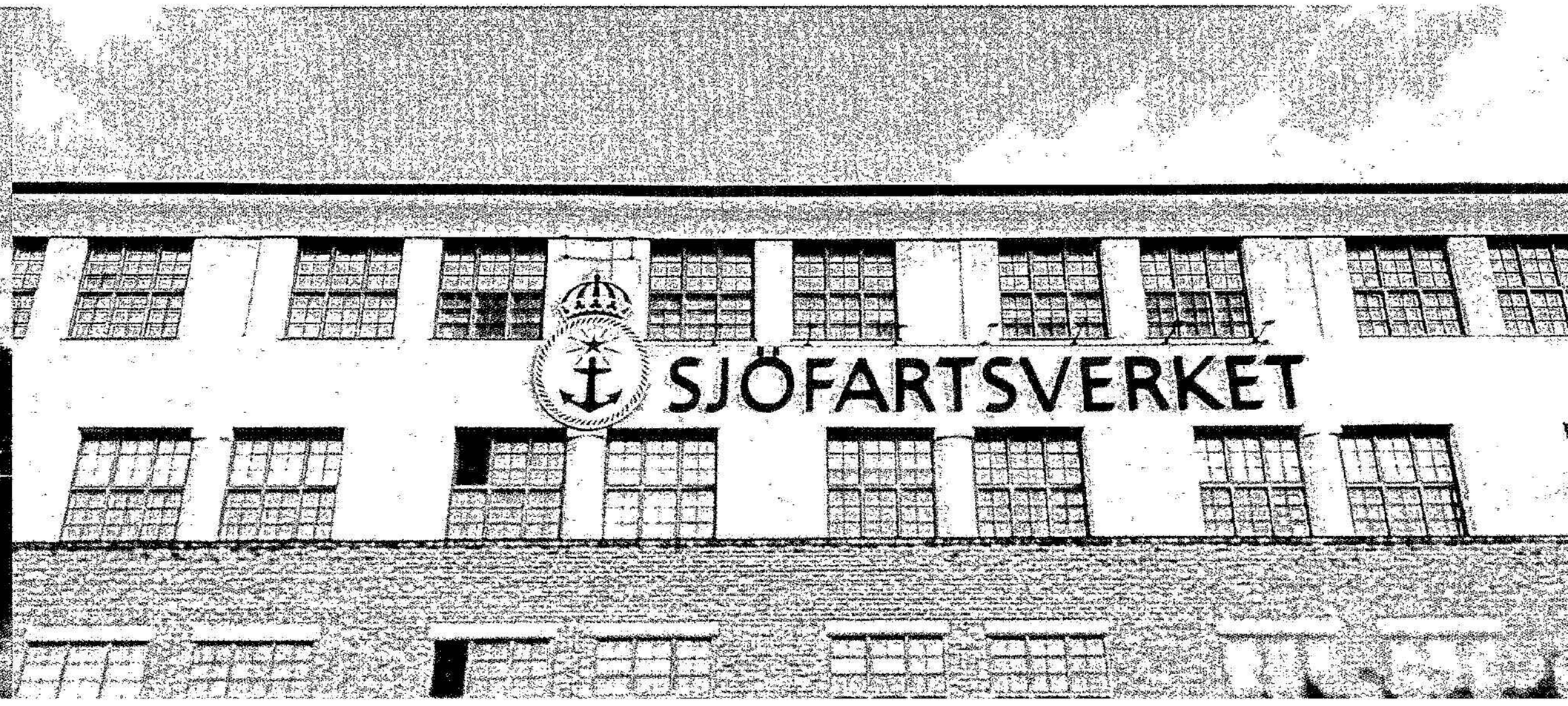
Högsta beslutande organ inom Sjöfartsverket är styrelsen. Den ansvarar för att ta till vara statens och allmänhetens intressen samt för att verksamheten drivs tryggt och effektivt mot bestämda mål och inom ekonomiska ramar.

Det är styrelsen och generaldirektören som gemensamt bestämmer hur arbetet ska läggas upp. Generaldirektören ansvarar sedan för den löpande verksamheten enligt styrelsens riktlinjer och beslut. Sjöfartsverkets ledningsgrupp består av generaldirektören och avdelningsdirektörerna. Ledningsgruppen stöttar generaldirektören i arbetet med att leda och utveckla verksamheten.

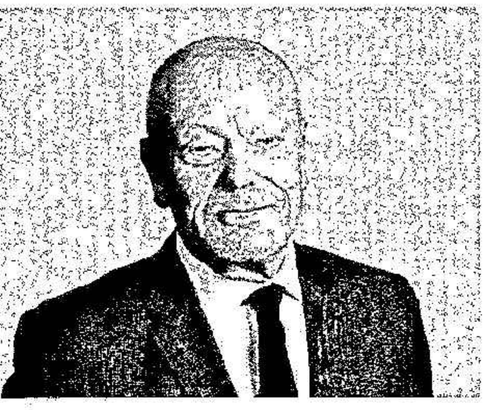
Under året har styrelsen haft nio protokollförda möten och bland annat beslutat om års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt strategi och den övergripande verksamhetspolicyn, finanspolicyn och policyn för intern styrning och kontroll. Vid varje möte har generaldirektören och styrelsen gått igenom och diskuterat uppföljning av verksamheten.

En viktig fråga för ledning och styrelse har varit det spända omvärldsläget till följd av bland annat kriget i Ukraina, svensk NATO-ansökan och dess påverkan på Sjöfartsverkets verksamhet. En av flera säkerhetshöjande åtgärder är förstärkt IT-säkerhet. Under året har styrelsen även fortsatt arbeta aktivt med investeringen i nya isbrytare, där fokus legat på prekvalificering av varv och riskanalys. Bemanning och management av Sjöfartsverkets isbrytare samt implementering av nytt affärssystem har varit andra viktiga punkter.





Styrelse – Affärsverket


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Olle Sundin
Ordförande
f.d. generaldirektör LFV

Ledamot sedan 2016, ordförande sedan 2017

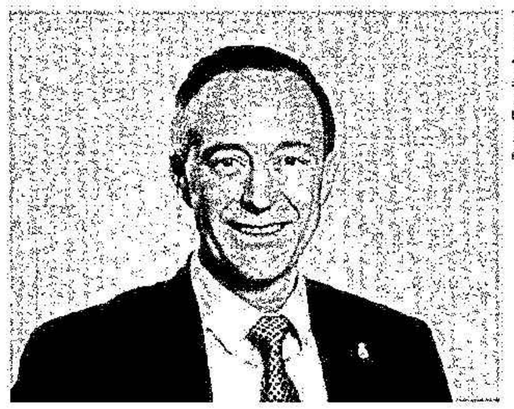
Andra uppdrag
Styrelseordförande i Lantmäterilet


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Yvonne Gustafsson
Vice ordförande
f.d generaldirektör Statskontoret

Ledamot sedan 2016

Andra uppdrag
Försvarets Materielverk, FMV
Nomineringsperson för Karolinska Institutets konsistorium


Foto: Emelie Aspund

Joel Smith
t.f. Generaldirektör Sjöfartsverket

Ordinarie uppdrag
Direktör Infrastruktur Sjöfartsverket


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Tove Friberg
Divisionschef
Post- och telestyrelsen

Ledamot sedan 2019

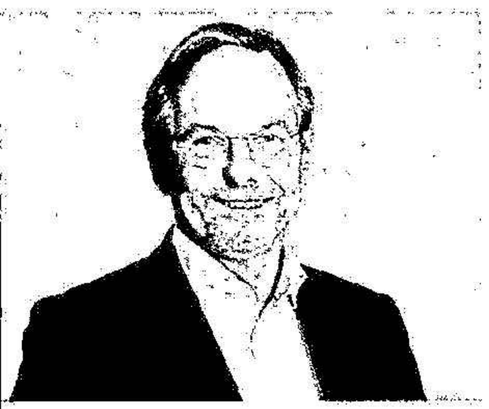
Andra uppdrag
Statens Fastighetsverk


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Ewa Skoog Haslum
Marinchef Försvarsmakten

Ledamot sedan 2020

Andra uppdrag
Mistra C2B2
Stefan Haslum Kontor AB
Maritimt Forum (förening)


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Lars Johansson
Extern ledamot/konsult

Ledamot sedan 2021

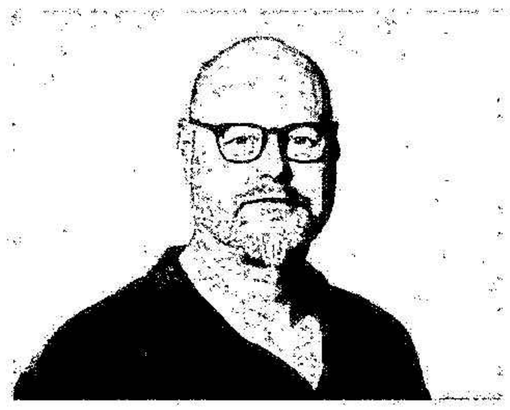
Andra uppdrag
Ledamot Visit Sweden AB
Ledamot Apoteket Produktion & Laboratorier AB
Styrelseordförande Blinto AB


Foto: Emelie Aspund

Thomas Andersson
Exploateringsdirektör
Stockholms Stad

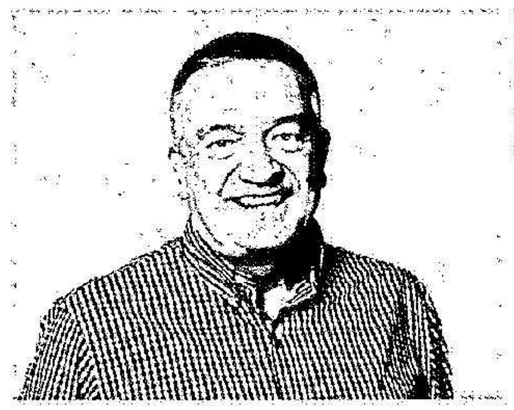
Ledamot sedan 2023

Andra uppdrag
Vice ordförande i St Erik Markutveckling AB


Foto: Emelie Aspund

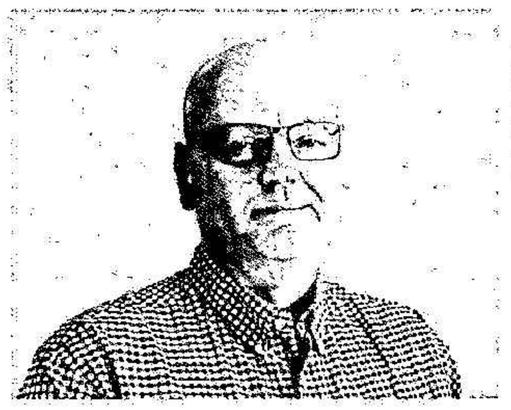
Carl Cremonese
Ledamot Personalföreträdare ST

Ledamot sedan 2023


Foto: Emelie Aspund

Ulf Bäcklund
Ledamot Personalföreträdare Seko

Ledamot sedan 2023


Foto: Marie W Kjellgren

Peter Hellberg
Ledamot Personalföreträdare Saco

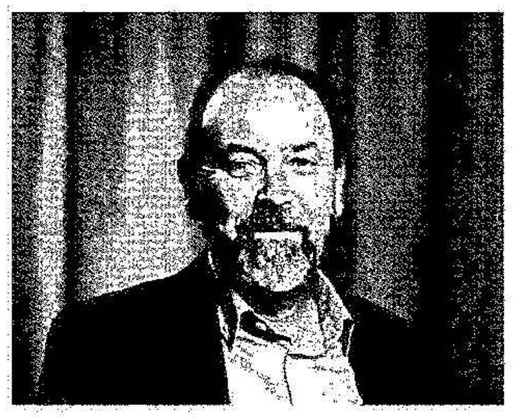
Ledamot sedan 2022

Ledning – Affärsverket

Foto: Emelie Asplun



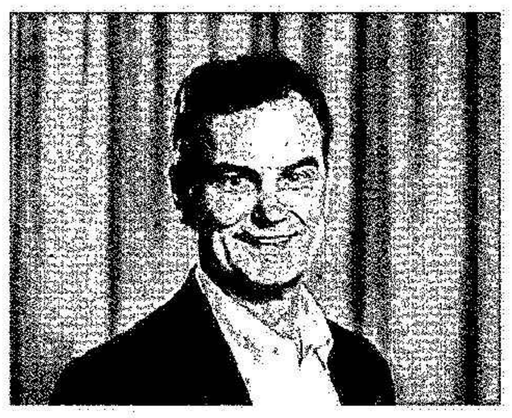
Joel Smith
t.f. Generaldirektör



Johan Winell
t.f. Direktör Infrastruktur



Anna Norinder
Affärsdirektör



Magnus Stephansson
Direktör Styrning och planering



Niclas Härenstam
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör Sjö- och flygräddning



Fredrik Backman
Rederidirektör



Lisa Lewander
Chefsjurist



Helen Widin
Inköpsdirektör



Magnus Gustavsson
IT-direktör



Per Ängmo
Direktör GD-stab



Therese Engström
HR-direktör

Organisation

Sjöfartsverkskoncernen består av affärsverket Sjöfartsverket som förvaltar samtliga aktier i Sjöfartsverket Holding AB. Sjöfartsverket Holding AB äger i sin tur samtliga aktier i SMA Maintenance AB som bedriver underhåll av Sjöfartsverkets helikoptrar. Sjöfartsverkets generaldirektör är styrelseordförande i Sjöfartsverkskoncernen.

Sjöfartsverkets operativa verksamhet är indelad i sju olika verksamhetsområden som speglar uppdraget enligt instruktionen.

- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information
- Lotsning
- Sjö- och flygräddning
- Sjömansservice
- Sjötrafikinformation

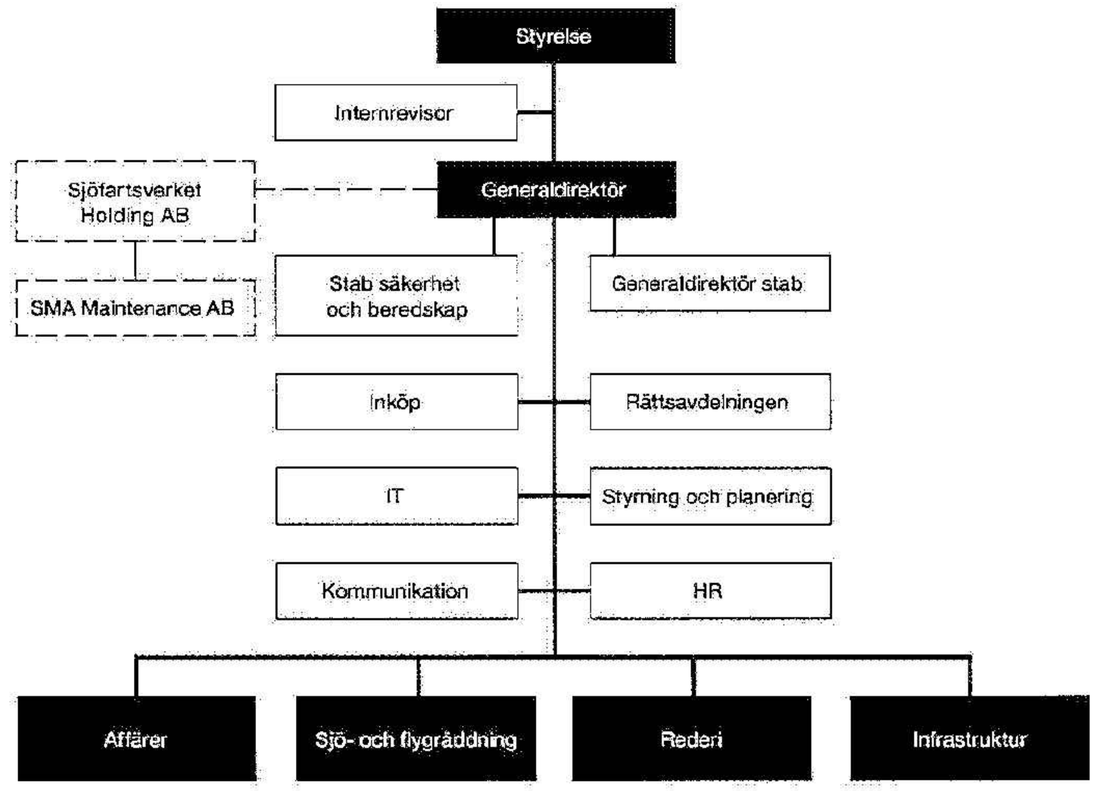
Utifrån verksamhetsområdena arbetar Sjöfartsverket med processutveckling, fastställer servicelöften och mäter leveranser. Processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO 14001.

I linjeorganisationen är Sjöfartsverkets operativa verksamhet indelad i fyra avdelningar som tillsammans levererar tjänster inom verksamhetsområdena. Dessa består av Affärer, Sjö-och flygräddning, Rederi samt Infrastruktur. Verksamhetsstödet är organiserat i sex separata centrala funktioner som bistår verksamheten med expertkompetens. De centrala funktionernas avdelningar består av Inköp, IT, Kommunikation, Rättsavdelningen, Styrning och planering samt HR. Därtill finns en stabsavdelning samt en stab för säkerhet och beredskap direkt underställd generaldirektören samt en internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen.

Styrmodell

Sjöfartsverket tillämpar en mål- och resultatorienterad styrmodell som utgår från instruktion och regleringsbrev samt från den långsiktiga inriktning och operativa styrning som beslutats av Sjöfartsverkets styrelse och ledning. De strategiska målen bryts ner till operativa mål för samtliga avdelningar. Kort- och långsiktiga aktiviteter samt löpande uppföljningar säkerställer att det systematiska arbetet följer riktningen mot målen.

Linjeorganisation



Intern styrning och kontroll

Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll utgår från de uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och andra författningar och regeringsbeslut.

Enligt myndighetsförordningen (2007:515) ska alla myndigheter ha en god intern styrning och kontroll för att säkerställa att de uppnår sina målsättningar avseende effektiv och ändamålsenlig verksamhet, regelefterlevnad och tillförlitlig rapportering. Sjöfartsverket omfattas varken av internrevisionsförordningen (2006:1228) eller förordningen om intern styrning och kontroll (2007:603), men väljer att följa dessa förordningar i tillämpliga delar.

Kontrollmiljö

Den interna styrningen och kontrollen utgörs av gott ledar- och medarbetarskap med grund i arbetsordning, delegeringar, policyer och riktlinjer som finns samlade i ledningssystemet. Strategiska mål ses över årligen av styrelsen utifrån förändringar i omvärlden och deras påverkan på uppdraget. I samband med verksamhetsplaneringen bryts de strategiska målen ned till årliga mål för operativ styrning, mot vilka verksamheten kontinuerligt styrs och följs upp. Arbete pågår med att utveckla och fastställa arbetssätt för riskhantering, självskattning, egenkontroller samt uppföljning från stödfunktioner och interna kvalitets- och miljörevisioner. På så sätt säkerställs en trygg och effektiv intern styrning och kontroll.

Riskanalys

Riskanalysen är ett viktigt verktyg för att identifiera risker som kan påverka förmågan att nå uppsatta mål. Sjöfartsverkets avdelningar och stödfunktioner genomför kvartalsvis en riskanalys som utgår ifrån strategiska mål och samhällsviktiga leveranser. Analysen sker i flera steg och omfattar att identifiera riskkällan, bedöma risken och fastställa åtgärder för att hantera risken.

Ledningen fokuserar på myndighetsövergripande risker, det vill säga de risker som bedöms ha högst påverkan på Sjöfartsverket och samhället i stort. Genom att integrera riskanalys som en del i verksamhetsuppföljningen säkerställs en systematisk uppföljning i samband med löpande dialoger med ledningen. Riskerna rapporteras kvartalsvis till styrelsen.

Verksamhetsrelaterade risker

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter är kritiska ur både ett samhällsperspektiv och ett totalförsvarsperspektiv, som exempelvis sjö-och flygräddning, farledshållning, lotsning och isbrytning. För dessa verksamheter är tillgång till informationstekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning nödvändigt. Följaktligen är kompetensförsörjning för verksamhetskritiska tjänster ett högt prioriterat område. Även Sjöfartsverkets omfattande investeringsbehov i kombination med finansieringsmodellen utgör en risk för att långsiktigt kunna finansiera verksamheten och uppnå en ekonomi i balans.

Finansiella risker

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker totalt sett är begränsad, finns både direkta och indirekta finansiella risker i form av finansieringsrisk, likviditetsrisk, valutarisk, ränterisk och kreditrisk. För att minimera riskerna fastställer styrelsen varje år en finanspolicy i syfte att fastställa ramar för att reducera de finansiella riskerna, samt delegera ansvar för löpande hantering inom organisationen. Finanspolicyn följs upp genom kvartalsvis återrapportering till styrelsen.

Uppföljning och bedömning

Generaldirektören håller löpande resultatdialoger med verksamhetsansvariga gällande specifika förutsättningar och risker. Övergripande analys mot såväl finansiella som verksamhetsrelaterade planer och mål rapporteras regelbundet till verksledningsgruppen. Sjöfartsverket har även en visselblåsarfunktion där medarbetare kan anmäla misstänkta oegentligheter till rättsavdelningen som ansvarar för utredning och avrapportering av inkomna ärenden. Uppföljning och bedömning av processen för intern styrning och kontroll sker årsvis i samband med inlämningen av årsredovisningen.

Intern och extern revision

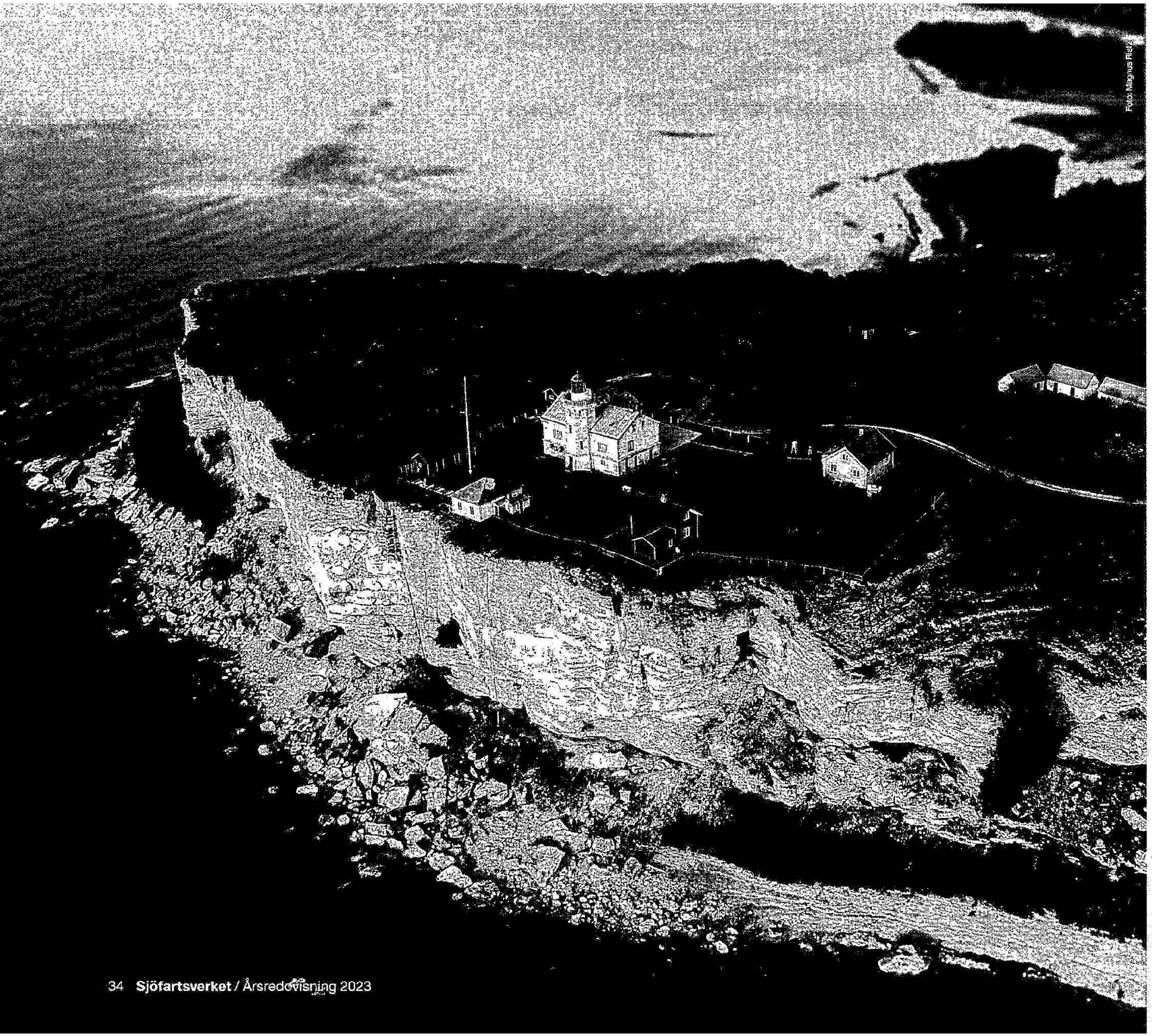
Sjöfartsverket har en oberoende och objektiv internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen. Internrevisionen granskar hur verksamheten styrs och kontrolleras, och är ett stöd för myndigheten att nå verksamhetsmålen. Internrevisionen rapporterar löpande iakttagelser och rekommendationer till styrelsen som beslutar om eventuella åtgärder. Generaldirektören ansvarar för att åtgärderna genomförs. Under året har internrevisionen granskat kontinuitetshantering inom både operativ verksamhet och IT. Dessutom har granskningar skett av Sjöfartsverkets forsknings- och innovationsverksamhet, av informationshantering liksom granskning av samarbetet med SLU (Sveriges Lantbruksuniversitet) avseende forskningsfartyget R/V Svea

Totalt under 2023 har kvalitets- och miljörevisorer genomfört 42 granskningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Granskningarna har resulterat i ett antal avvikelser och förbättringsförslag som verksamheterna fortsätter jobba med under kommande år. Riksrevisionen granskar Sjöfartsverkets årsredovisning samt delårsrapporten för tredje kvartalet. Dessutom genomförs andra externa granskningar och kvalitetsrevisioner av andra oberoende parter.



Foto: AdobeStock

Verksamhetsredovisning



Följande avsnitt visar hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2023. Verksamhetsområdena är definierade utifrån det uppdrag som beskrivs i regeringens instruktion till Sjöfartsverket. För varje verksamhetsområde sammanfattas vad området uppnått under året, och dessutom presenteras en resultaträkning med jämförelse mot föregående år.

Från och med årsredovisningen för 2023 har farledsavgifterna fördelats ut på verksamhetsområden. Dessa har tidigare redovisats i sin helhet under gemensamma funktioner. Fördelningen har gjorts retroaktivt även för jämförelseåren. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokeras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott. Se redovisningsprinciperna för mer ingående beskrivning av fördelningsmodellen.

Administrativa kostnader inom verket har fördelats ut på verksamhetsområdena genom indirekta påslag. Fördelningen av indirekta påslag utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som direkt kan kopplas till verksamheten. Utöver detta fördelas den centrala administrationen, som inte är kopplad till någon specifik verksamhet, på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbrytarfartygen, som idag är anställda av annat företag.

Av not 11 framgår hur Sjöfartsverkets totala resultaträkning fördelas på våra verksamheter.

I verksamhetsredovisningen gör Sjöfartsverket avsteg från kraven på information enligt Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, gällande uppgift om sysselsatt kapital och antal anställda fördelat på rörelsegren. Dettta beror på att data för att ta fram informationen på ett rimligt sätt saknas. Beträffande investeringar per verksamhetsområde hänvisas till investeringsutfallet på sidan 59.

Farleder

Sjöfartsverket utvecklar farlederna och håller dem tillgängliga, öppna och säkra, bland annat genom drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyrar. Arbetet innebär också att underhållsmuddra farlederna för att säkra rätt farledsdjup för sjöfarten, ansvara för en rad tekniska kommunikations- och informationssystem samt underhålla slussar och kanaler för handelssjöfarten. Det kontinuerliga utvecklingsarbetet för farlederna syftar till att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Året som gått

En majoritet av fyrarna har fortfarande föråldrad teknik med glödtrådslampor. Inför år 2023 sattes målet att bygga om 75 fyrar från glödljus till LED-teknik, vilket motsvarar en tiondel av fyrarna som fortfarande har kvar glödtrådslampor. Målet nåddes i november, och med samma takt på ombyggnationer kommer samtliga fyrar ha LED-teknik 2032. I samband med ombyggnationerna görs även en översyn av konstruktionernas skick. Hela eller delar av fyrarna byts ut för att dels skapa anläggningar med mindre underhållsbehov, och dels bygga en säker arbetsmiljö. Under året har ett antal kulturfyrar fått övergripande renoveringar, bland annat har fyren på Måseskär färdigställts och invigts och även fyrarna på Sandhammaren och Tistlarna har renoverats. Dessutom har ett tjugotal fyrar i Mälarfarlederna byggts om.

Havsbaserad vindkraft är ett område som har fått ökat fokus under året. Ofta innebär planerna på att placera vindkraft till havs en målkonflikt mellan energiproduktion och sjötrafik. Därför förs en kontinuerlig dialog om hur man kan bevara fartygstrafikens möjligheter att nyttja vatten utanför ordinarie trafikstråk, i händelse av is utomskärs, då fartygen behöver ha möjlighet att ta den enklast framkomliga vägen genom isen.

Pågående farledsarbeten runt om i landet har fortgått under året. Arbetet med slussen i Södertälje följer planen och spontningsarbeten har avslutats. I Trollhättan ställer sig Trollhättan sStad bakom det förordade läget för de nya slussarna norr om befintliga slussområden, vilket innebär att projektet nu går in i en fas av projektering. I projekt Malmporten i Luleå har provmuddring genomförts under en veckas tid. Sex muddringsentreprenörer närvarade och fick möjlighet till värdefull kunskap om geologin inför kommande entreprenadupphandling. I Skandiaporten i Göteborg pågår förberedelsearbeten, bland annat utredning av hantering av muddermassor. Ett glädjande besked kom under året gällande Landsortsfarledens nya sträckning. Projektet har fått tillåtlighet av regeringen, vilket betyder att ytterligare utredningar kan fortsätta och lägga en grund för genomförandet.

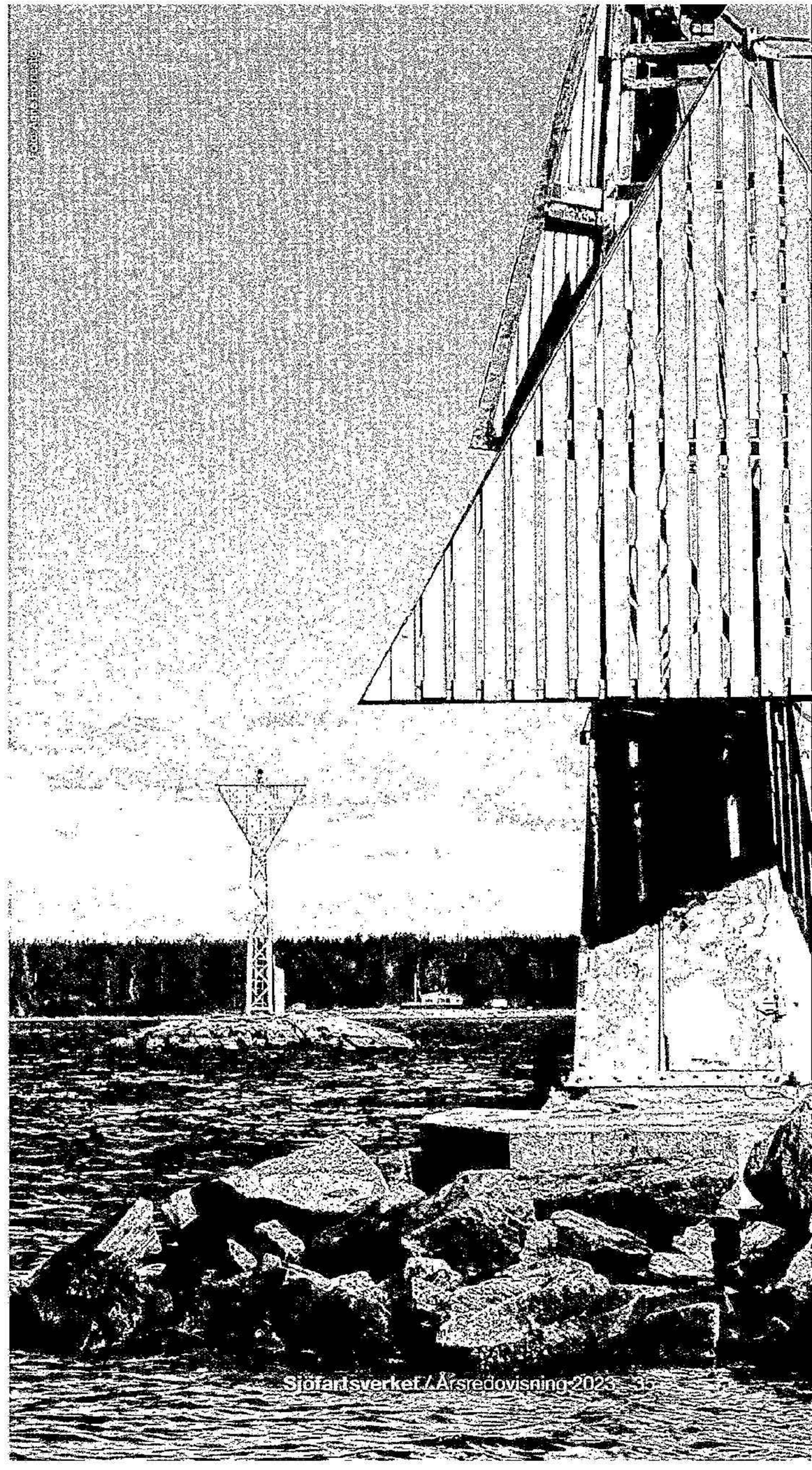
Servicelöften

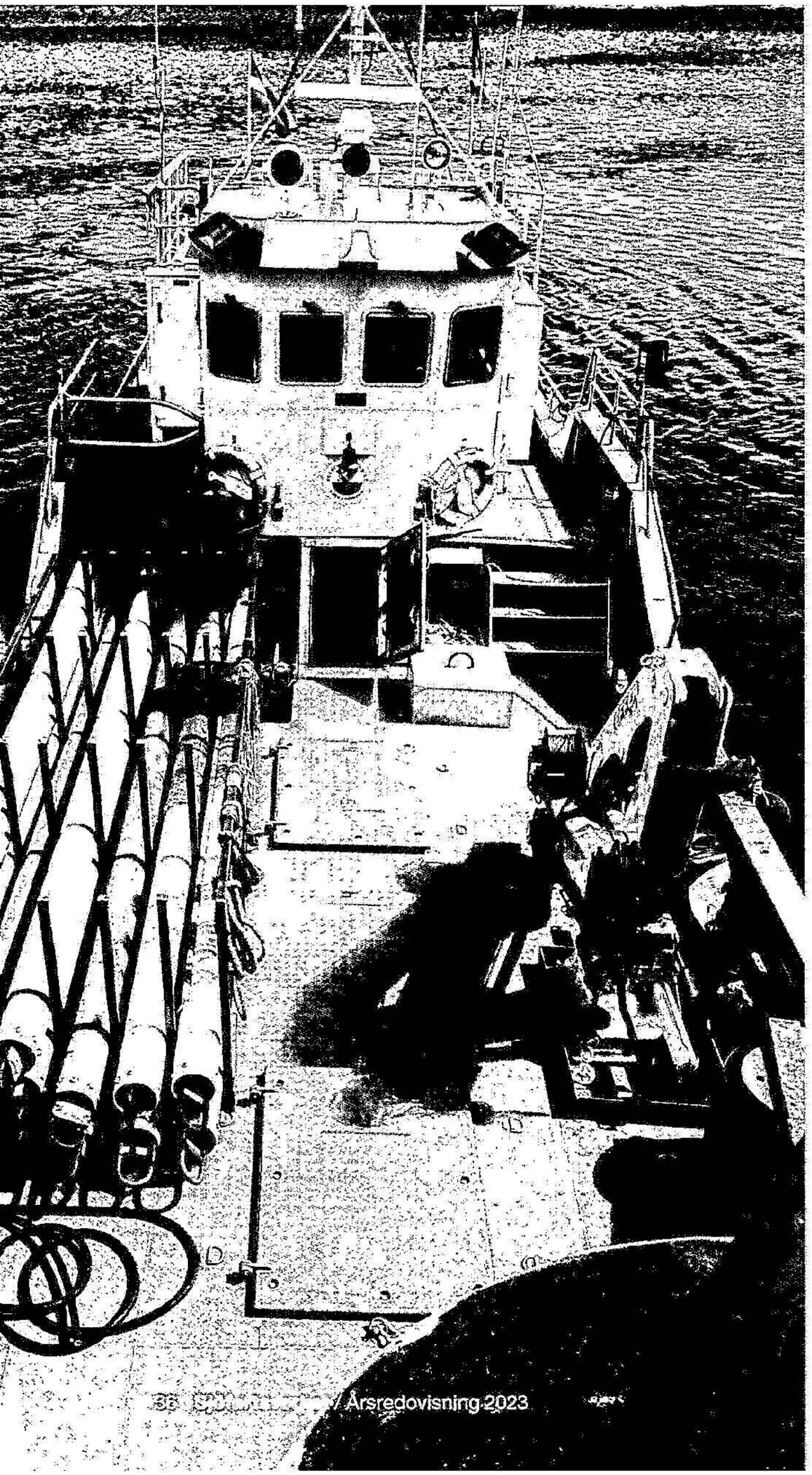
Tillgänglighet för farledsutmärkning mäts med hjälp av antalet inrapporterade fel på sjösäkerhetsanordningar i förhållande till en helt felfri farled. Resultatet för året är en tillgänglighet på över 99,6 procent, vilket lever upp till målet på 98,6 procent. Det kan trots detta finnas enskilda sjömärken som på grund av olika omständigheter är felaktiga under en längre tid än målsättningen. Farledssystemens tillgänglighet mäts genom systemens interna feldiagnostik och resultatet efter året är en sammansatt tillgänglighet på över 99,2 procent, vilket lever upp till målet på 98,9 procent. Inget av de ingående systemen har en tillgänglighet som understiger respektive systems målsättning.

Servicelöften Farleder

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Tillgänglighet för farledsutmärkning	98,6 %	99,6 %	99,5 %	99,5 %	⚙
Tillgänglighet system	98,9 %	99,2 %	99,0 %	99,2 %	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål





Ekonomi

Det tilldelade anslaget för farledsverksamheten för 2023 har återgått till tidigare års nivåer, efter 2022 års tillfälliga ökning. Under de senaste åren har det påbörjats en intensifiering i underhållstakten av Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar, vilket under 2023 medfört ökade kostnader för såväl personal som övriga kostnader. Kostnaderna för ett flertal insatsvaror som behövs inom farledsverksamheten har fortsatt att öka under året. Dessutom har ett av arbetsfartygen, Scandica, genomgått större reparationer under året vilket bidragit till ökade kostnader jämfört med året innan.

Resultaträkning Farleder, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	77	170	77
Övriga externa intäkter	72	63	45
Summa direkta rörelseintäkter	150	233	123
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-145	-141	-137
Övriga externa kostnader	-173	-142	-141
Avskrivningar	-63	-64	-60
Summa direkta rörelsekostnader	-380	-347	-338
Resultat före indirekta rörelseposter	-231	-114	-215
Utfördelade farledsavgifter	297	281	240
Indirekta rörelseintäkter	4	5	10
Indirekta rörelsekostnader	-65	-48	-49
Rörelseresultat	**5**	**125**	**-14**

Framåtblick

I och med att flera farledsprojekt går in i en genomförandefas kommer intensiteten i farledsprojekten öka under åren 2024–2027, bland annat Malmporten och Skandiaporten. I Trollhätte kanal planeras utökat underhåll för att upprätthålla de befintliga slussarnas funktion fram tills dess att de kan ersättas inom ett tioårsperspektiv. Det löpande underhållsarbetet kring modernisering av sjösäkerhetsanordningar kommer fortsätta, och ambitionen är att på 10–15 års sikt ersätta all föråldrad och underhållskrävande teknik med ny modern.

Till 2030 ska statens fartygsflotta ha sänkt sina utsläpp av växthusgaser med 70 procent jämfört med 2010. Det är en stor framtida utmaning som fordrar verksamhetsutveckling på många plan inom farledsverksamheten. En nyckelfaktor för minskad miljöpåverkan är att sänka farten på de fartyg som används i arbetet. Med dagens fartyg är det inte möjligt, eftersom de är optimerade för hög marschfart. En ytterligare faktor för minskade utsläpp är att undvika fartygsrörelser som inte tillför direkt värde till verksamheten. Flottan av arbetsfartyg behöver därför bytas ut på sikt, bland annat behövs möjlighet till övernattning för besättningen, och förtöjning för vila nära arbetsområdet.

Nya fartyg kommer minska utsläppen till viss del, men för att nå en minskning med 70 procent behövs även utrustning med mindre underhållsbehov. Även underhållsobjekt och aktiviteter behöver reduceras, vilket minskar behov av fartygsrörelser. Sammanlagt är bedömningen att målet med en 70-procentig sänkning av växthusgaser till 2030 är möjligt att nå.

Isbrytning

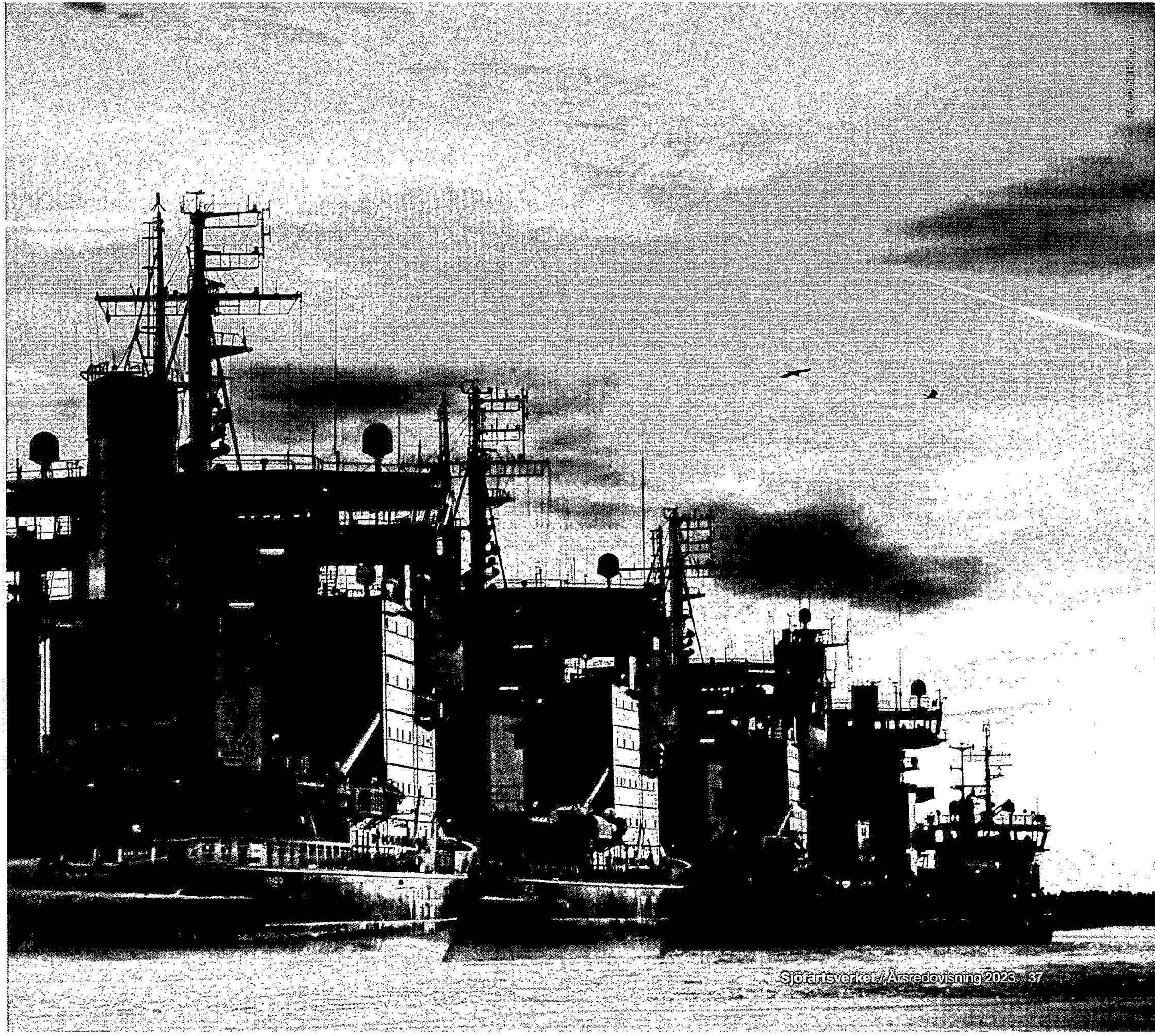
Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet dygnet runt, året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera under vintertid. Isbrytarassistans genomförs främst av egna isbrytare och vid behov hyrs även externa resurser in. Genom samarbete med Finland säkerställs ett effektivt utnyttjande av isbrytarresurser.

Året som gått

Isutbredningen under säsongen 2022/2023 låg på en lindrig nivå, vilket motsvarar lägre isutbredning än normalnivån. Isbrytningssäsongen varade mellan 20 december 2022 och 18 maj 2023. Ale var första isbrytare att tas i drift på vintern och den sista att gå till kaj på våren. Alla fem isbrytarna har assisterat i Bottenviken under säsongen och Ale har även assisterat i Kvarken.

Redan i maj avgick Oden till Arktis för en rekordtidig forskningsexpedition, Art of Melt. Under sex veckor följde forskarna ombord vårens ankomst och undersökte bland annat de processer som är inblandade vid ishavs-smältningen.

Under sommaren deltog Frej, Ale och Ymer i en uppskattad isbrytarturné med stopp i Trollhättan, Norrköping, Örnsköldsvik och Härnösand. Turnén bestod både av öppet hus för allmänheten, samt besöksdagar för skolor. Syftet var att både visa upp verksamheten för allmänheten och att öka intresset för att arbeta inom sjöfarten. Dessutom bjöd Sjöfartsverket in till 50-årsfirande av den äldsta isbrytaren Ale i både Trollhättan och Norrköping. Samtidigt uppmärksammades även 50 år av vintersjöfart på Vänern. Totalt drog eventen drygt 10 000 besökare.



Sjöfartsverkets isbrytarflotta är till åren, och parallellt med att upphandla byggnation av två nya isbrytare så har verksamheten under året undersökt möjligheterna att även införskaffa en mindre isbrytarresurs. En mindre isbrytare är ett energieffektivt komplement till de större isbrytarna i framförallt i den tidiga och sena issäsongen.

Management för bemanning och teknisk drift av isbrytarna sker genom en externt upphandlad part. Nuvarande managementavtal gäller fram till sista juni 2024. Under året pågick förberedelser inför Sjöfartsverkets övertagande av drift och bemanning av isbrytarna, bland annat genom upprättande av en helt ny fleet-organisation.

Arbetet med IT-systemen ombord på isbrytarna fortsatte i syfte att anpassa dessa till Sjöfartsverkets IT-infrastruktur och möjliggöra en effektivare hantering och support. Samtidigt genomfördes en kvalitetshöjning av IT-säkerheten för att matcha dagens krav. Under året fortsatte även utvecklingen av IBNet-systemet, det gemensamma ledningssystemet för isbrytning i Sverige och Finland.

Servicelöften

Båda servicelöftena nåddes med god måluppfyllelse under året. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans uppgick till två timmar, vilket var 54 minuter mindre än föregående år. Av fartyg som anlöpte under den tid då isklassrestriktioner var i kraft behövde 98,7 procent av dessa inte vänta för att erhålla isbrytningsassistans.

Servicelöften Isbrytning

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Högst 4 tim	2 timmar	2 timmar 54 min	2 tim 24 min	⚙
Tillgänglighet (fartyg som erhållit assistans utan väntetid)	90 %	98,7 %	98,4 %	99,0 %	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

För isbrytningens kostnader spelar väder och vind kombinerat med isutbredningen en avgörande roll, med anledning av kostnaden för drivmedel. År 2021, 2022 och 2023 var så kallade milda isvintrar. Prisökningen i drivmedel blev påtaglig under isbrytningssäsongen 2023 då bunkring behövde genomföras till högre priser samtidigt som issäsongen började tidigare än förväntat. Eftersom bemanningen av isbrytarna sker genom externt upphandlat företag, återfinns bemanningskostnaderna i nedan tabell under övriga externa kostnader. Verksamhetsområdet har under året tilldelats anslag om 26 mnkr (40 mnkr föregående år). De ökade intäkterna jämfört med 2022 hänförs till polarexpedition med isbrytaren Oden samt det framgångsrika samarbetet med Finland vid uthyrning av isbrytare, som bidrog till en intäktsökning.

Resultaträkning Isbrytning, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	26	40	0
Övriga externa intäkter	92	66	85
Summa direkta rörelseintäkter	**118**	**106**	**85**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-32	-28	-25
Övriga externa kostnader	-364	-314	-319
Avskrivningar	-21	-21	-21
Summa direkta rörelsekostnader	**-417**	**-363**	**-365**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-299**	**-257**	**-280**
Utfördelade farledsavgifter	477	482	412
Indirekta rörelseintäkter	3	4	8
Indirekta rörelsekostnader	-53	-34	-39
Rörelseresultat	**128**	**195**	**101**

Framåtblick

Isbrytningsverksamheten har stora pågående utvecklingsprojekt och kommer under 2024 genomföra övertagning av bemanning och teknisk drift av befintliga isbrytare. Dessutom fortsätter arbetet med upphandling och så småningom nybyggnation av framtidens isbrytarflotta.

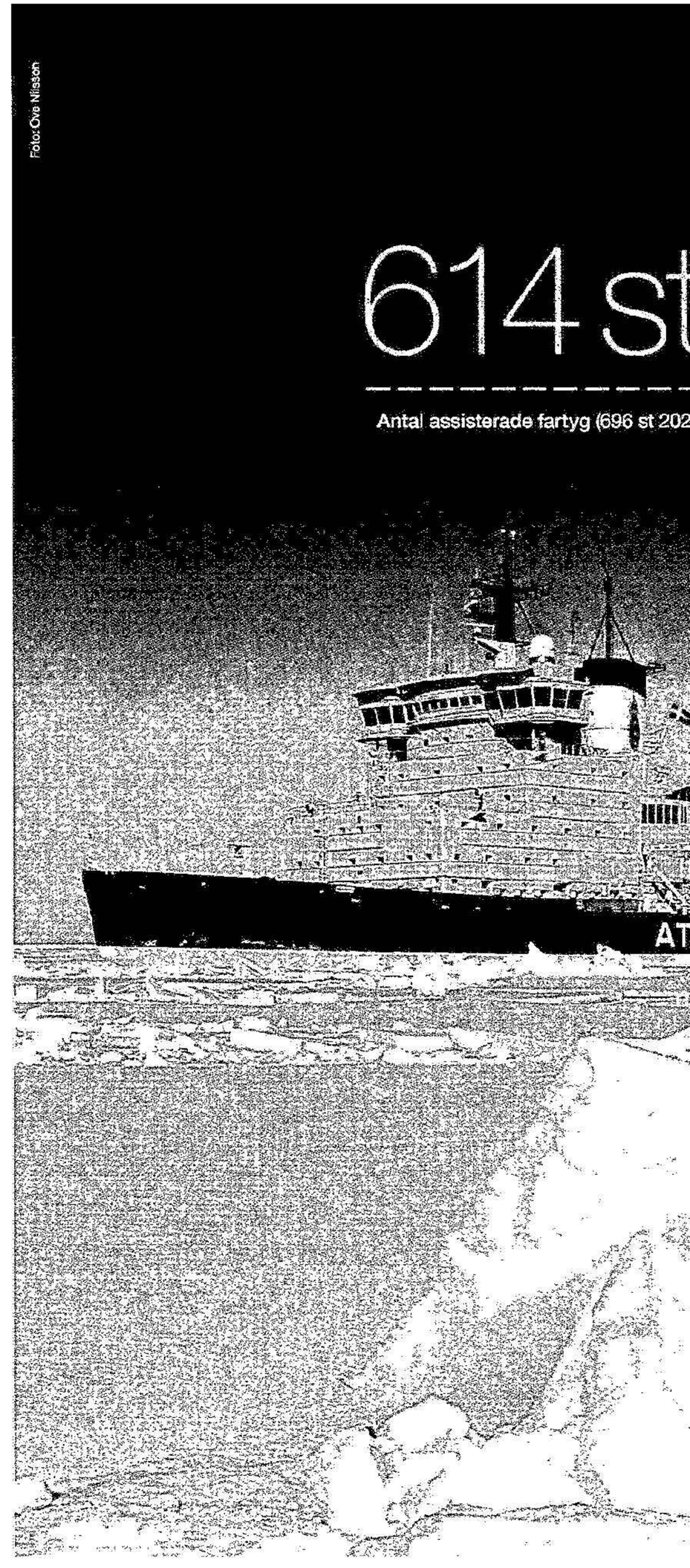




Foto: Agne Hörnesiig

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Dessutom görs även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och Sjöfartsverket sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

En viktig del i arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov.

Sjöfartsverket sjömäter främst inom ramen för HELCOM-överenskommelsen, det vill säga den överenskommelse mellan nio länder som syftar till att gemensamt bidra till att skydda Östersjöns marina miljö, och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig.

Verksamhetsområdet Sjögeografisk information arbetar enligt den framtagna sjögeografiska strategin. Några sammanfattande punkter:

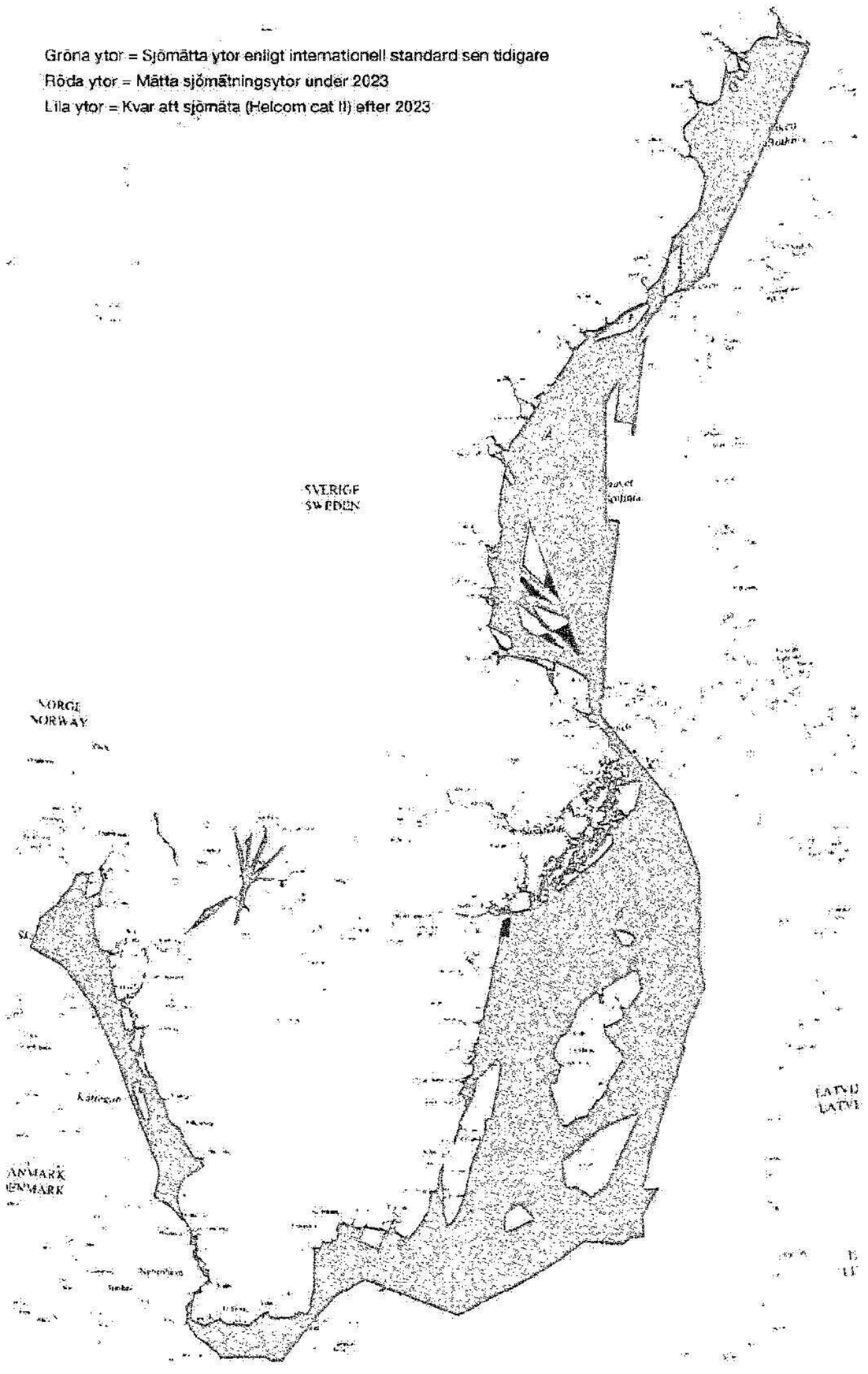
- Sjöfartsverkets produkter stödjer navigering i framtidens digitaliserade farleder, bland annat genom efterfrågade tjänster som nya generationens ENC (S-101), djupdata i ECDIS (S-102), navigationsvarningar i ECDIS (S-124) samt produkter för ruttplanering (NTI). För att kunna ta fram framtidens sjökortsprodukter måste högupplöst djupdata finnas tillgänglig genom fortsatt sjömätning av svenska farvatten.
- Genom att arbeta med ständiga förbättringar och kostnadseffektivitet tillvaratas möjligheter till teknisk utveckling som till exempel autonoma sjömätningsfarkoster och metoder för datahantering på grunda vatten.
- Sjögeografisk information arbetar för samverkan och samordning av sjögeografiska data för blå tillväxt och den marina miljön genom att verka för att sjögeografisk data kommer till användning.
- Utvecklade sjögeografiska produkter är en självklar del i att bygga upp Sveriges totalförsvarsförmåga och en samverkan med Försvarsmakten är prioriterad.

Året som gått

Inom verksamhetsområdet Sjögeografisk information bedrivs verksamhet som bidrar till Sveriges åtaganden enligt FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Sjöfartsverket representerar Sverige inom International Hydrographic Organization (IHO) och har medverkat i över 30 olika arbetsgrupper inom IHO. Dessutom har Sjöfartsverket deltagit i svenska delegationen på IMO Navigation Communications Search and Rescue, (NCSR) .

IHO:s generalförsamlingsmöte, IHO Assembly, anordnas i Monaco första veckan i maj vart tredje år. Sverige fick återigen stort förtroende och tilldelades en av 30 platser i IHO Council för kommande period 2023–2026. Vidare fick Sverige förnyat förtroende att kommande tre år ansvara för ordförandeskapet i IHO:s kommitté Hydrographic Services and Standards Committee (HSSC). Kommittén ansvarar för förvaltning och utveckling av IHO:s standarder. Det beslutades att implementeringen av den nya standarden S-100, som möjliggör nya digitala navigationslösningar för sjöfarten, kommer att ha högsta prioritet inom IHO den kommande treårsperioden. IHO Council hölls i oktober 2023.

Totalt har Sjöfartsverket 117 officiella sjökort. På grund av förändringar i sjökortsbilden gjordes nytryck i 63 av dessa under året. Försäljningsresultatet



för de elektroniska sjökorten ökade under året, medan försäljningen av tryckta produkter minskade något.

Sjöfartsverket medverkade på årets båtmässor i Göteborg och Stockholm i februari och mars, där det fanns möjlighet att träffa kunder på nära håll.

Under året har flera dialoger förts med de tre största båtlivsorganisationerna om fritidsbåtlivets samlade behov av förbättrade sjökort även i grundare farvatten. För att åtgärda bristerna som fritidsbåtlivet uttryckt, behöver Sjöfartsverket tillsätta särskilda resurser.

Under 2023 sjömättes 1 693 km² av svenskt vatten, vilket är något mindre än den planerade ytan om 2 400 km². Sen vårstart utifrån fartygstillgänglighet och ostadigt väder under hösten bidrog till att planerad yta inte fullt ut kunde sjömätas. Idag är cirka 78 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard. Under året uppnåddes över 300 miljarder djup i vår djupdatabas, vilket även uppmärksammats i media. Sjömätning av ytor inom hela HELCOM Cat I samt merparten av Cat II är klart. Återstående Cat II-ytor planeras att sjömätas under 2024.

Servicelöften

Verksamhetsområdet har under året levererat ärenden med god marginal mot fastställda servicelöften.

Servicelöften Sjögeografisk information

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Andel ärenden för Spridningstillstånd som beslutas inom 6 månader	85 %	91,8 %	-	-	⚙
Levereran ENC (EN/ER) till Primar expressärende (inom 7 dagar)	95 %	97,6 %	99,3 %	100 %	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

Verksamhetsområdets intäkter har ökat jämfört med 2022, vilket främst beror på ökade försäljningsintäkter för ENC och royalties. Personalkostnaderna ökar vilket dels beror på avtalsenliga löneökningar, dels en ökad personalstyrka för att möta en ökad efterfrågan av sjögeografiska produkter.

Resultaträkning Sjögeografisk information, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	74	67	57
Summa direkta rörelseintäkter	**74**	**67**	**57**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-107	-100	-92
Övriga externa kostnader	-34	-35	-44
Avskrivningar	-6	-6	-7
Summa direkta rörelsekostnader	**-147**	**-141**	**-143**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-73**	**-74**	**-85**
Utfördelade farledsavgifter	141	149	127
Indirekta rörelseintäkter	2	3	5
Indirekta rörelsekostnader	-34	-25	-23
Rörelseresultat	**36**	**53**	**23**

Framåtblick

Under kommande år behöver en omställning till nya standarder genomföras för att kunna producera och leverera de produkter som omfattas av de nya S-100 standarderna. Detta arbete är den långsiktigt viktigaste utvecklingen som verksamhetsområdet står inför, och även den mest komplexa att hantera. Den internationella utvecklingen på området och sjöfartens förväntan på dessa nya tjänster behöver beaktas och omhändertas, parallellt med fortsatt leverans av nuvarande produkter.

Verksamhetsområdet kommer i närtid att fokusera på implementering av Lag (2022:818) om den offentliga sektorns tillgängliggörande av data. Denna lag reglerar att särskilt värdefulla datamängder ska tillgängliggöras som öppna data, det vill säga fria från avgifter och villkor. För Sjöfartsverkets del berörs djupdata, gränser och transportnätverk. Driftsättning ska ske senast februari 2025.





Lotsning

Genom lotsningsverksamheten erbjuder Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap, vilket gör det möjligt för fartygen att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela den svenska kusten.

Året som gått

Under året arbetade Sjöfartsverket med att centralisera och effektivisera rekrytering av lotsar. Två grundutbildningar genomfördes, vilket innebär att 27 nya lotsar nu skapar förutsättningar för en fortsatt säkrad leverans.

Det rådande omvärldsläget fortsätter att aktualisera behovet av ett aktivt arbete med totalförsvarsplanering. Tillsammans med Länsstyrelserna, Försvarsmakten och andra berörda aktörer tas Sjöfartsverkets resurser i anspråk i större omfattning än tidigare och myndigheten når successivt beredskapsmålen. Medverkan i övningsverksamheter som exempelvis Försvarsmaktsövningen Aurora i april-maj gav värdefull kunskap för fortsatt arbete.

Arbetet med att centralisera lotsplaneringen till Göteborg, Malmö och Stockholm fortsätter. Målsättningen är att skapa en bättre redundans i verksamheten, vilket även innebär att kraven på olika former av skydd utifrån det försämrade omvärldsläget tillgodoses.

Stora insatser har gjorts för att skapa förutsättningar för effektivare lotstransporter genom en mer ändamålsenlig organisation, genom starkare ledning och nya roller som nautisk handläggare och nationell koordinator. Under slutet av 2023 föll de sista bitarna på plats, och Sjöfartsverket går därför in i 2024 med bättre förutsättningar än tidigare att hantera denna viktiga del inom lotsningen. En långsiktigt hållbar lotstransport innebär även en omställning och utveckling inom programmet för fossilfri fartygsflotta. Ett exempel är anpassningar av körmönster och hastighet för att minska bränsleförbrukningen. Åtgärden visar på goda effekter, och kräver fortsatta insatser för att inte tappa framdrift. Därtill har initiala tester gjorts med olika lättviktsbåtar, som också har en lägre bränsleförbrukning, och Sjöfartsverket har beslutat att köpa in ett antal olika båtar för fortsatt testning.

På grund av tekniska problem har nyinköpta lotsbåtar inte kunnat tas i drift under året. Det accentuerar utmaningen med en åldrande lotsbåtsflotta, framförallt på västkusten, vilket fortfarande innebär problem med lotsutsättningar. Verksamheten arbetar febrilt för att lösa problemen så att båtarna kan tas i bruk kommande år.

Antal lotsningar per lotsområde

	2023	2022	2021
Lotsområde			
Luleå	3 007	3 014	2 947
Gävle	2 445	2 737	2 592
Stockholm	1 339	1 643	1 172
Södertälje	3 139	3 617	3 600
Oxelösund	1 963	1 950	1 958
Kalmar	4 306	4 655	4 261
Malmö	5 097	4 532	5 118
Göteborg	4 625	4 644	4 465
Marstrand	3 515	3 441	3 811
Vänern	1 204	1 416	1 234
Totalt	30 640	31 649	31 158

Servicelöften

Lotsningens servicegrad har historiskt beräknas utifrån om lotsningen startat inom fem timmar efter lagd lotsbeställning enligt överenskommen tid. Under 2021 etablerades en parallell beräkningsgrund som istället utgår från kundens önskade tid. Från och med 2023 har lotsningen två servicegrader: Servicegrad för lots enligt överenskommen tid och servicegrad för lots inom önskad tid. Bägge servicegraderna uppfylldes med marginal under 2023.

Servicelöften Lotsning

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	95 %	99,4 %	99,4 %	99,4 %	⚙
Servicegrad för lots inom önskad tid	90 %	93,5 %	93 %	-	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

Lotsavgiften höjdes med 10 procent den 1 januari 2023. Lägre volym av uppdrag samt ökat kostnadsläge gör att verksamheten inte når full kostnadstäckning trots årets prisökning. Lotsningsverksamhetens kostnader utgörs primärt av personella resurser samt underhålls- och driftkostnader för lotsbåtar. En ökad bemanning för en fortsatt säkrad leverans samt avtalsenliga löneökningar påverkar kostnadsmassan kraftigt. Kostnaden för reparation, service och underhåll för fartygsflottan ökade under 2023 beroende av högre prisnivå, samt ökat underhållsbehov på fartygen.

Resultaträkning Lotsning, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Lotsavgifter	705	671	588
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	15	14	15
Summa direkta rörelseintäkter	720	685	603
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-593	-563	-540
Övriga externa kostnader	-136	-124	-109
Avskrivningar	-27	-25	-23
Summa direkta rörelsekostnader	-756	-712	-673
Resultat före indirekta rörelseposter	-36	-27	-70
Utfördelade farledsavgifter	0	0	0
Indirekta rörelseintäkter	8	10	22
Indirekta rörelsekostnader	-138	-96	-103
Rörelseresultat	**-166**	**-113**	**-151**

Framåtblick

Under året har ett arbete pågått med att ta fram ett nytt verktyg som istället för servicegrad i procent mäter differensen i tid mellan den önskade och den levererade tiden. Detta verktyg och mått kommer fortsätta att implementeras under 2024 och på sikt ersätta servicegradsmätningarna.

En ny tjänst kommer att komplettera Sjöfartsverkets erbjudande till näringen. Under kommande vintersäsong erbjuds "Ice-pilot" som ett komplement till den nuvarande tjänsten öppensjölotsning. I korthet innebär tjänsten att Sjöfartsverket nu kan erbjuda öppensjölotsar med speciell utbildning för att hantera fartyg under gång i isförhållanden.

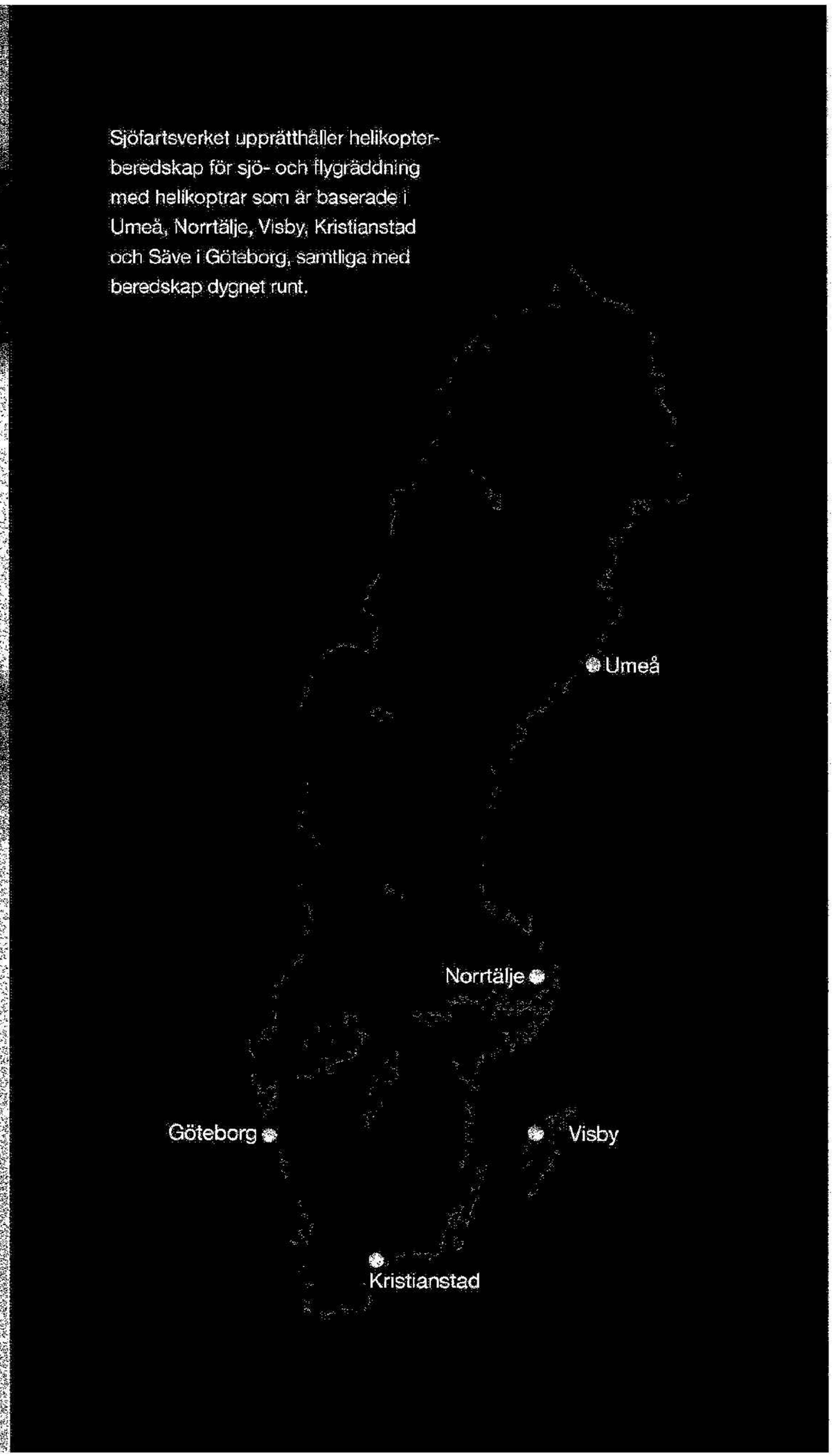
Transportstyrelsen har infört en ny föreskrift som innehåller nya moment med riskvärdering av fartyg och farleder samt möjligheter att undanta lotsplikt eller nyttja lotsdispens. Det är angeläget att följa upp effekterna av de nya reglerna, och Sjöfartsverket ser det som mycket betydelsefullt att delta i det kommande arbetet med löpande revideringar som Transportstyrelsen bjuder in till.

Lotsningen deltar aktivt i olika projekt kring digitalisering i syfte att effektivisera fartygsanlöpet. Sjöfartsverket leder projektet Navigationsstöd från land, där lotskompetens kommer att ha en viktig funktion i operativa tester. Projektutfallet kan komma att få stor inverkan på såväl Sjöfartsverkets ekonomi, som möjligheten att nå målet om en fossilfri flotta.



Foto: Mostphotos

Sjöfartsverket upprätthåller helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap dygnet runt.



Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion, som innefattar svenskt territorium med omgivande vatten samt Vänern, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna är luftfartyg och båtar från både egna styrkor och samverkanspartners som Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen, men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra typer av olyckor och kriser.

Året som gått

Antal sjö-och flygräddningsärenden som samverkansorganisationer har medverkat i *

Organisation	2023	2022	2021
Svenska sjöräddningssällskapet	804	718	909
Sjöfartsverket	410	432	494
Kustbevakningen	214	246	292
Kommun/region	205	224	262
Tillfällig**	70	49	79
Polis	22	48	44
Försvarsmakten	22	23	23
Utländska aktörer	10	11	6
Övriga	3	4	3
Totalt antal medverkande	**1 760**	**1 755**	**2 112**

** Uppgifterna baseras på vad som har loggförts i Sjö- och flygräddningscentralens (JRCC) ärendehanteringssystem. Ett enskilt ärende kan ha flera samverkande organisationer, vilka kan ha medverkat med en eller flera engagerade enheter.*

*** Medverkan från t.ex. handelsfartyg, fritidsbåt.*

Statistik över ärenden och uppdrag

	2023	2022	2021
Antal sjöräddningsärenden	1 017	964	1 167
Antal flygräddningsärenden	602	590	645
Antal sjöräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	969	935	1 103
Antal flygräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	80	102	123
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal ärenden	1 642	1 404	1 687
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal ärenden	80	78	69
Stöd till regioner, antal ärenden	205	410	550
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal ärenden	134	147	106
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	369	400	565
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	269	271	424
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	100	129	141
Förmedling av Telemedical Assistance Services (Läkarråd), antal ärenden	262	278	272

Sjöfartsverket hade 11 procent färre räddningstjänstärenden under 2023 än genomsnittet den senaste femårsperioden. Liksom 2022 inträffade en mycket allvarlig incident med en ro-ro färja som behövde evakueras. Marco Polo grundstötte utanför Karlshamn, vilket ledde till en omfattande sjöräddningsinsats för att evakuera passagerarna. Lyckligtvis kom ingen människa till skada men sjöräddningsinsatsen efterföljdes av en än mer omfattande miljöräddningsinsats. Varje händelse ger möjlighet till lärdomar både internt och i samverkan med andra aktörer. Under Marco Polo-insatsen användes förbättrade metoder utifrån erfarenheter från bland annat insatsen för Stena Scandica 2022. Att tillvarata nya lärdomar tillsammans med samverkansaktörerna är ett ständigt pågående arbete.

Bristen på helikopterpiloter påverkar tillgängligheten för de sju helikoptrarna, vilket är en utmaning när det gäller att nå ambitionen om att upprätthålla beredskap vid fem baser. Svårigheten är främst att rekrytera och behålla nyanställda piloter, till stor del beroende på att schema och ersättning upplevs som mer attraktivt hos konkurrerande arbetsgivare. Under året påbörjades en avtalsöversyn.

Nuvarande helikopterbas i Norrtälje har brister gällande skalskydd, arbetsmiljö och systematiskt flygsäkerhetsarbete, och arbetet med att hitta en alternativ helikopterbas i Stockholmsområdet fortsatte under året. Arbetet bedrivs i samverkan med Region Stockholm som har motsvarande behov för ambulanshelikoptrar.

Sjöfartsverket genomförde under året ett flertal projekt för utveckling av sjö- och flygräddningstjänsten. Exempel är nyttjande av bildbehandling, obemannade farkoster, utveckling av komplement till luftburen pejling av nödställda, AI-stöd till radiopassning och metoder för att starta och landa säkert i dålig sikt utan stöd från flygledning. Innovationsdelen av projekten finansieras främst med externa medel, medan eventuell implementering är en del av den ordinarie verksamhetsutvecklingen. Finansieringen behöver därför ske inom ramen för ordinarie verksamhet.

Under året påbörjades ett internt utredningsuppdrag för att undersöka konsekvenserna av ett införlivande av Sjöfartsverkets dotterbolag för helikopterunderhåll, SMA Maintenance, i myndigheten. Ambitionen är att resultatet av utredningen skall presenteras under 2024.

Servicelöften

Inget räddningsuppdrag genomfördes 2023 för målet Flygräddningstjänst, 90 minuter med aktiv nödsändare. Samtliga servicelöften inom Sjö- och flygräddning uppnåddes under året.

Servicelöften Sjö-och flygräddning

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	90 %	97,4 %	97,7 %	97,3 %	♡
Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	90 %	96,6 %	95,6 %	96,6 %	♡
Flygräddningstjänst, 90 minuter med aktiv nödsändare	90 %	-	100,0 %	100,0 %	♡
Flygräddningstjänst, 24 timmar utan aktiv nödsändare	90 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	♡

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

Sjö- och flygräddningsverksamheten fick under 2022 anslag i nivå med anslagsframställan och finansieringsmodellen. Anslagen har under 2023 återgått till tidigare års nivåer vilket innebär en underfinansiering från statens sida. Ökningen av övriga externa intäkter avser främst Försvarsmaktens finansiering av verksamheten.

Ökningen av personalkostnader beror främst på avtalsenliga löneökningar. Antalet flygtimmar är lägre 2023 än 2022 vilket påverkar rörliga kostnader för underhåll samt flygbränsle positivt. Avskrivningskostnaderna har minskat jämfört med 2022 då tidigare investeringar har skrivits av under perioden.

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	155	271	155
Övriga externa intäkter	180	175	205
Summa direkta rörelseintäkter	335	446	361
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-248	-244	-232
Övriga externa kostnader	-218	-228	-217
Avskrivningar	-59	-63	-59
Summa direkta rörelsekostnader	**-525**	**-535**	**-508**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-189**	**-89**	**-147**
Utfördelade farledsavgifter	135	134	126
Indirekta rörelseintäkter	3	5	9
Indirekta rörelsekostnader	-57	-42	-42
Rörelseresultat	**-108**	**7**	**-54**

Framåtblick

Sjö- och flygräddningssystemet förväntas nå övergripande mål under kommande år. Det var dock länge sedan systemets totala kapacitet prövades fullt ut i en stor olycka. Incidenterna med Stena Scandica och Marco Polo visar tydligt att det finns risk för att ett värre scenario kan inträffa. Detta är något som inte har övats tillsammans med andra myndigheter under de senaste åren.

Historiskt har resursbrist hanterats genom att antalet helikopterbaser i beredskap har minskats i perioder. Tidigare riskbedömningar har visat att en stängning i Visby fått lägst påverkan på den nationella sjö- och flygräddningsförmågan. Försvarsmakten har nu en ökad verksamhet på och över Östersjön, vilket innebär att Visbybasen har större betydelse för den militära övnings- och insatsverksamheten än tidigare. Ska Sverige ha fjällflygförmåga och samtidigt hålla igång landets fem baser, behövs ytterligare en helikopter med besättning. Sammantaget gör detta att helikopterförmågan inte fullt ut möter behoven i dagsläget och vid resursbrist prövas vilken bas som kan behöva stängas.




Foto: Glenn Hjelle

Sjömansservice

Sjömansservice erbjuder en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Arbetet sker i nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. På Sjöfartsverkets sjömansklubbar får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även besök till fartyg som inte kan besöka Sjöfartsverkets anläggningar.

Året som gått

Sjömansservice erbjuder fartygsbesättningar service ombord och iland i fem olika hamnar. Sjöfolket får transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Att under en tid få möjlighet att lämna fartyget och hamnområdet är mycket uppskattat. En del av den inledande kontakten med fartygsbesättningarna sker via e-post och mobiltelefon, men det fysiska besöket ombord är viktigt. Verksamheten har återhämtat sig efter pandemin och konsekvenserna av kriget i Ukraina. Färre kryssningsfartyg kom till Stockholm 2023, vilket påverkade besöksantalet på sjömansklubben i Stockholm.

Under året genomfördes betydande förbättringar på sjömansklubben i Göteborg. Ett nytt bergvärmesystem installerades som förser fastigheten med värme och varmvatten. Två nya ventilationsaggregat ersatte fyra gamla från 1980. Satsningarna kommer bidra till minskade koldioxidutsläpp och sänkta driftkostnader. Renoveringen av lokalerna i Göteborg ledde till färre besökare, då delar av fastigheten var stängda.

Inom Sjömansservice genomförs löpande mätningar för att minska miljöpåverkan, förbättra ekonomin och utveckla verksamheten. Flertalet medarbetare arbetar aktivt med mätningarna, som redan har bidragit till minskat klimatavtryck och optimering av processerna. Som ett exempel upphandlades och levererades verksamhetens första eldrivna minibuss till Stockholm, där också en laddstation för elbilar monterats.

Nya servicemått, indikatorer och ett nytt servicelöfte togs fram under 2023 och kommer att implementeras från 2024.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2023	2022	2021
Antal transporterade sjömän	8 773	8 006	3 554
Antal besök (Stationer)	53 589	58 398	39 855

Servicelöften

Sjömansservice har inte uppnått servicelöftet på 7 100 och endast utfört 6 894 fartygsbesök under året. Antal besökare på anläggningarna har minskat från föregående år.

Servicelöften Sjömansservice

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Antal fartygsbesök	7 100	6 894	7 177	6 878	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

Inom verksamhetsområdet Sjömansservice är intäkter och kostnader relativt konstanta över tid.

Resultaträkning Sjömansservice, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	4	3	3
Summa direkta rörelseintäkter	4	3	3
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-15	-13	-12
Övriga externa kostnader	-8	-8	-7
Avskrivningar	0	-1	-1
Summa direkta rörelsekostnader	-24	-22	-20
Resultat före indirekta rörelseposter	-19	-19	-17
Utfördelade farledsavgifter	31	31	27
Indirekta rörelseintäkter	0	0	1
Indirekta rörelsekostnader	-5	-4	-4
Rörelseresultat	7	9	6

Framåtblick

Tjänsteutbudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom regelbundet återkommande kundnöjdhetsmätningar samt genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven.

Viktiga mål inför kommande år fokuserar främst på ökad tillgänglighet samt minskad klimatpåverkan, exempelvis genom fler eldrivna fordon och solpaneler på egna fastigheter. Ambitionen är att ytterligare förbättra servicetillgången utmed kusterna och att kunna erbjuda förbättrad trådlös internetuppkoppling på fler platser. Norra Sverige är en region där service till fartygsbesättningar kan utvecklas med tanke på industrisatsningarna och den väntade ökningen av fartygstrafik.




Foto: Anna Wahlgren

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla information om sjötrafik, så kallad Vessel Traffic Service (VTS), navigationsvarningstjänster samt att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv för trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Sjöfartsverkets trafikcentraler fungerar som informationsnoder för trafikstatus i landets farledssystem och farvatten genom att ge kontinuerlig information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade och/eller miljökänsliga områden dygnet runt, året runt. Sjöfartsverket tillhandahåller även sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistår vid frågor relaterade till svenska anlöp.

VTS (Vessel Traffic Service) finns i tio kustområden och är en sjösäkerhetstjänst till sjöfarten. Syftet är att genom trafikinformation och navigatoriskt stöd minska risken för kollisioner, grundstötningar och skador på människa, miljö eller egendom.

Verksamhetsområdet Sjötrafikinformation fortsätter att konsolidera de tjänster och funktioner som levereras från Sjöfartsverkets trafikcentraler. I arbetet ingår även att följa upp åtgärder av tekniska fel i farledssystemet och att trafikflödet inte utsätts för onödiga störningar.

Sammantaget bidrar Sjöfartsverket tillsammans med hamnar och andra aktörer till koordinerade, säkra och effektiva fartygsanlöp. Detta sker genom rätt service vid rätt tidpunkt med ett tydligt och övergripande fokus på sjösäkerhet och tidsvinst.

Antal loggförda VTS-ärenden

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Draggning	9	4	9
På väg mot grund	9	5	6
Kollision	1	3	4
Grundstötning	1	1	2
Nära miss	15	9	11
Ej manöverfärdigt fartyg	17	19	19
Överträdelse för regelverk lotsning	15	4	7
Överträdelse av rapporteringskrav	11	5	18
Övrigt	25	77	71
Förorening	1	0	0
Fartyget större än tillåtet i farled	0	0	0
Brand ombord	0	1	1
Totalsumma	**104**	**128**	**148**

VTS = Vessel Traffic Services

Året som gått

2023 medverkade verksamhetsområdet Sjötrafikservice till att skapa en öppnare helhetsbild av fartygsanlöpen. Det pågår ett genomgripande arbete med att effektivisera Sjöfartsverkets del i anlöpen, både vad det gäller miljöpåverkan och minskade väntetider. Arbetet syftar till att samlokalisera funktioner nära kopplade till ett fartygs anlöp och därmed öka säkerheten och minimera miljöpåverkan.

Under 2023 fortsatte förberedelserna av projektet Tre trafikcentraler. Projektet innebär en uppgradering av trafikcentralen i Malmö, och en flytt till mer ändamålsenliga ytor inom befintlig fastighet i Göteborg. I Stockholm ska en ny trafikcentral byggas i samarbete med Stockholms hamnar.

I samarbete med Transportstyrelsen har en tidigare inskickad framställan till regeringen om en ny VTS-lag bevakats och följts upp. Inga framsteg har dock noterats under året.

Under 2023 genomfördes upphandling av ett nytt VTS-system med utökade krav på informationsdelning och skydd av den digitala infrastrukturen. Implementering av det valda systemet, Kongsberg A/S VTS-system, beräknas genomföras under 2024 och 2025. Dessutom fortsätter samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS i fartygsrapporteringssystemet SoundRep SRS i Öresund. Danska staten är även partner i upphandlingen av nytt VTS-system.

Fortsatta utvecklingsåtgärder av kundgränssnitten i Maritime Single Window pågick också under året.

Servicelöften

2 olyckor inträffade under året men ingen av dessa föranleddes till följd av brister i Sjöfartsverkets procedurer och tjänsteutövning inom VTS-området.

Servicelöften Sjötrafikinformation

	Mål	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021	Måltyp
Sjöolyckor orsakade av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området	0 st	0 st	4 st	6 st	⚙

⚙ = Funktionsmål ♡ = Hänsynsmål

Ekonomi

I början av 2023 har lotsplaneringen i Gävle och Malmö överförts till verksamhetsområdet vilket har inneburit ökade personalkostnader. Övriga externa kostnader har ökat under 2023 vilket avser driftskostnader för nytt VTS-system.

Resultaträkning Sjötrafikinformation, mnkr

	Utfall 2023	Utfall 2022	Utfall 2021
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	5	6	2
Summa direkta rörelseintäkter	5	6	2
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-92	-80	-75
Övriga externa kostnader	-19	-12	-14
Avskrivningar	-2	-2	-2
Summa direkta rörelsekostnader	-112	-94	-91
Resultat före indirekta rörelseposter	-107	-88	-89
Utfördelade farledsavgifter	140	121	104
Indirekta rörelseintäkter	2	2	4
Indirekta rörelsekostnader	-30	-21	-18
Rörelseresultat	4	15	1

Framåtblick

Digitalisering är en nödvändighet för processutvecklingen. Den stora utmaningen inom Sjötrafikinformation ligger i att förbättra service- och tjänsteutbudet i en allt mer digital omvärld – och samtidigt försvåra och förhindra otillbörlig åtkomst av information i systemen. Ett nytt VTS-system ger helt nya möjligheter i sjösäkerhetsarbetet genom ökad förmåga att förutse risksituationer och därigenom minska negativ miljöpåverkan och sjöolyckor.

En ytterligare utmaning ligger också i att ny teknik och nya processer ska fungera i en allt osäkrare värld. Sjöfartsverket lägger därför betydande resurser på att skapa kontinuitets- och beredskapsplaner tillsammans med andra myndigheter och därmed stärka landets totalförsvar. Med stöd av förbättrad teknik och nya arbetsflöden kommer Sjötrafikinformation sannolikt få en mer sjötrafikledande roll, främst i öppna farvatten där helt andra möjligheter till service och trafikövervakning sakta växer fram.

Inriktningen framåt är att genom projektet Tre Trafikcentraler skapa färre, men moderna, ändamålsenliga trafikcentraler. Dessa ska erbjuda flexibilitet, mobilitet och redundans i en utvecklad arbetsmiljö med fokus på informationssäkerhet och robust tjänsteleverans.

Ekonomi



Foto: Björn Alverfeldt

Årets ekonomiska händelser

Oron i världsekonomin har fortsatt att påverka Sjöfartsverkets ekonomi. 2023 präglades av minskade anlöpsvolymer, hög inflation i flertalet kostnadsslag i kombination med en kraftig inflationsjustering av pensionsskulden.

Sjöfartsverkets modell för att inflationskorrigera sjöfartsavgifterna medför en eftersläpning i relation till inflationseffekten på kostnadssidan. Denna effekt blir särskilt påtaglig i tider av hög inflation. Sjöfartsverket har väldigt små möjligheter att med bibehållna servicenivåer och leveransmål, på kort sikt parera det ekonomiska utfallet för de förändrade finansiella förutsättningar som omvärldspåverkande faktorer medför.

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2023 jan-dec	2022 jan-dec	2023 jan-dec	2022 jan-dec
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	626	809	626	809
Farledsavgifter, gods	1	359	446	359	446
Lotsavgifter	2	705	671	705	671
Anslag		616	529	616	529
Övriga externa intäkter	3	467	434	466	433
Summa rörelseintäkter		2 773	2 889	2 772	2 888
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4,5,6	-1 582	-1 424	-1 545	-1 387
Övriga externa kostnader	7,8	-1 098	-959	-1 135	-998
Avskrivningar	9	-196	-196	-196	-195
Övriga rörelsekostnader		0	-9	0	-9
Summa rörelsekostnader		-2 876	-2 588	-2 876	-2 589
Rörelseresultat	12	-103	301	-103	299
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	10	113	12	113	23
Finansiella kostnader	11	-239	0	-238	0
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-229	313	-229	322
Bokslutsdispositioner	13	229	-303	229	-303
Resultat före skatt		0	10	0	19
Skattemotsvarighet	14	0	0	-	0
Årets resultat		0	10	0	19

Kommentarer till koncernens resultaträkning

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till -103 (301) mnkr vilket är en minskning med 404 mnkr jämfört med föregående år. Regeringens tillfälliga höjning av anslagen 1:4 och 1:5 under 2022 uteblev under 2023. Samtidigt som kostnaderna ökade på grund av inflation och avtalsenlig lönerörelse, minskade intäkterna på grund av vikande anlöps- och godsvolymer. Sammantaget medför detta en kraftig försämring av rörelseresultatet jämfört med förgående år.

Finansnettot är synbart påverkat av såväl ökade ränteintäkter på banktillgodohavanden som indexering av pensionsskuld. Resultat efter finansiella intäkter och kostnader uppgår till -229 (313 mnkr). Resultatutjämningsfonden har lösts upp med 229 mnkr för att täcka hela årets underskott. 2022 gjordes istället en avsättning av det positiva resultatet med 303 mnkr. Redovisat resultat för koncernen uppgick till 0 (10) mnkr.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlöp till svensk hamn och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna utgörs av farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift, samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar. Sjöfartsverkets ekonomi är i hög grad beroende av antalet anlöp som görs, mängden gods och passagerare som transporteras, samt antal lotsningsuppdrag som utförs.

Delar av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras via anslag över statsbudgeten. Anslagen tilldelas för specifika uppdrag och ändamål, men även för delar av Sjöfartsverkets grunduppdrag som inte ska finansieras fullt ut av handelssjöfarten. För 2023 har Sjöfartsverket tilldelats anslag för rabattering av farledsavgifterna i en så kallad klimatkompensation, vilket utgör ett stöd till sjöfartsbranschen och kanaliseras genom Sjöfartsverket. Klimatkompensationen medför en förskjutning mellan anslagsintäkter och avgiftsintäkter jämfört med föregående år. Koncernens rörelseintäkter uppgick till 2 773 (2 889) mnkr, en minskning med 116 mnkr jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter stod sjöfartsavgifter för 61,0 (66,7) procent och anslag för 22,2 (18,3) procent.

Sjöfartsavgifter

Merparten av koncernens intäkter består av farledsavgifter och lotsavgifter, vilket sammantaget benämns som sjöfartsavgifter. Jämfört med föregående år har trafiken och därmed de avgiftsbelagda volymerna minskat. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 5,1 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2023.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick till 1 690 (1 927) mnkr och tillhörande ersättning från anslag avseende klimatkompensation uppgick under perioden till 300 (0) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 63 mnkr (3,3 procent) jämfört med föregående år. Av intäktsökningen i sjöfartsavgifter står höjningen av avgiftsnivåer för 129 mnkr och minskning avgiftspliktiga volymer för -65 mnkr.

Koncernens intäkter från farledsavgifter uppgick till 985 (1 255) mnkr och tillhörande ersättning från anslag avseende klimatkompensation uppgick under perioden till 300 (0) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 30 mnkr (2,4 procent) jämfört med föregående år. Intäkterna från lotsavgifterna uppgick till 705 (671) mnkr, vilket motsvarar en ökning om 34 mnkr (5,1 procent). Antalet utförda lotsningsuppdrag minskade under året med 3,2 procent jämfört med föregående år.

Anslag

Sjöfartsverket har under 2023 beviljats anslag jämfört med föregående år enligt följande:

- 344 mnkr i anslag för anskaffning av två nya isbrytare.
- 300 mnkr i anslag för reduktion av farledsavgifterna genom klimatkompensation.
- minskning med 220 mnkr från den anslagsförstärkning som tilldelades Sjöfartsverket 2022 inom anslagen för sjöräddning och fritidsbåtsändamål och viss kanal och slussinfrastruktur.
- 35 mnkr i ökat anslag för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Anslaget för anskaffning av isbrytare redovisas i huvudsak över balansräkningen och ger inget utslag på koncernens resultat. Anslaget för klimatkompensation av farledsavgifter om 300 mnkr tillfaller sjöfarten genom en reducering av farledsavgifter i motsvarande grad, och ger därmed inte heller någon effekt på koncernens resultat.

Koncernens intäkter från anslag uppgick till 616 (529) mnkr, en ökning om 87 mnkr (16,4 procent) jämfört med föregående år. Av dessa anslagsintäkter utgörs 300 mnkr av klimatkompensation som tillfaller sjöfarten genom en reducering av farledsavgiften i motsvarande grad. Utöver intäktsförda anslag har ytterligare 55 mnkr i investeringsutgifter anslagsavräknats över eget kapital. 2022 erhöll Sjöfartsverket tillfällig anslagsförstärkning om 220 mnkr för sjöräddning- och fritidsbåtsändamål, och viss kanal och slussinfrastruktur. Någon motsvarande förstärkning har inte erhållits under 2023. En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av anslagsredovisningen.

Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Intäkterna består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter från bland annat uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt.

Koncernens övriga externa intäkter har ökat jämfört med föregående år och uppgick 2023 till 467 (434) mnkr, en ökning med 33 mnkr. Ökningen förklaras främst av att Oden hyrts ut för polarexpedition 2023, vilket inte skedde under 2022.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 2 876 (2 588), en ökning med 288 mnkr (11,1 procent). Inflation och osäkerheten i världsekonomin i kombination med ökat uppdrag inom vissa anslagsposter förklarar ökningen i kostnadsmassan jämfört med föregående år. Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som motsvarar 55,0 (55,0) procent av totala kostnader.

Personalkostnader

Personalkostnaderna i koncernen uppgick till 1 582 (1 424) mnkr, en ökning med 158 mnkr (11,1 procent) jämfört med föregående år. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 62 mnkr och sociala avgifter och pensioner för 91 mnkr. Den kraftiga kostnadsökningen av sociala avgifter och pensioner förklaras av löneskatt på indexering av pensionsskulden, vilket för 2023 medfört ökade kostnader om 47 mnkr jämfört med föregående år. Borträknat detta har kostnader för löner, ersättningar, sociala avgifter och pensioner ökat med 7,6 procent jämfört med föregående år, vilket förklaras av avtalsenliga löneökningar samt fler anställda. Övriga personalkostnader har ökat marginellt mot föregående år, främst förklarat av högre kostnader för utbildning. Antal årsarbetskrafter i koncernen uppgick till 1 324 (1 254), en ökning med 5,6 procent jämfört med föregående år.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick till 1 098 (959) mnkr, en ökning med 139 mnkr (14,5 procent). Årets kostnadsmassa är generellt påverkad av ökade prisnivåer samt ökade kostnader med anledning av det säkerhetspolitiska läget. Jämfört med föregående år ökar i synnerhet kostnader inom extern bemanning och köpta tjänster samt driv- och transportmedel. Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 36,3 (34,2) procent. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 21,7 (24,9) procent och kostnader för drivmedel 15,2 (14,2) procent.

Avskrivningar

Koncernens av- och nedskrivningar uppgick till 196 (196) mkr.

Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader uppgick till 0 (9) mnkr.

Resultat från finansiella poster

Koncernens resultat från finansiella poster uppgick till -125 (12) mnkr, en minskning med 137 mnkr jämfört med föregående år. Nettoeffekten av ränta och indexering i pensionsskulden uppgick till -194 mnkr vilket kan jämföras med +1 mnkr föregående år. Därtill har ränteläget medfört ökade räntei ntäkter på banktillgodohavanden med 56 mnkr jämfört med förgående år. Erhållen utdelning från dotterbolag uppgick till 0 (11) mnkr i affärsverket. Utdelningen har eliminerats i koncernens resultat.

5,9 %
Soliditet i affärsverket
(9,9 % 2022)

10,2%
Justerad soliditet i affärsverket
(15,3 % 2022)

Balansräkning

Balansräkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2023 jan-dec	2022 jan-dec	2023 jan-dec	2022 jan-dec
TILLGÅNGAR					
Immateriella Anläggningstillgångar	15				
Licenser och köpta programvaror		77	17	77	17
Egenutvecklade datasystem		41	44	41	44
Pågående nyanläggningar och förskott avseende immateriella anläggningstillgångar		21	41	21	41
Summa immateriella anläggningstillgångar		139	102	139	102
Materiella anläggningstillgångar	16				
Byggnader, mark och annan fast egendom		744	777	743	776
Skepp		377	349	377	349
Helikoptrar		582	631	582	631
Beredskapstillgångar		33	32	33	32
Inventarier, verktyg och installationer		98	110	97	109
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		3 997	2 825	3 996	2 825
Summa materiella anläggningstillgångar		5 832	4 725	5 829	4 723
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	17	-	-	5	5
Andra långfristiga fordringar	18	109	115	109	115
Summa finansiella anläggningstillgångar		109	115	114	120
Summa anläggningstillgångar		6 079	4 942	6 082	4 945

forts. Balansräkning		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2023 jan-dec	2022 jan-dec	2023 jan-dec	2022 jan-dec
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	19	95	73	95	73
Förskott till leverantörer	20	1	2	1	2
Summa varulager m.m.		96	75	96	75
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	21	217	220	217	220
Förutbetalda kostnader	22	53	41	52	40
Upplupna bidragsintäkter	23	177	136	177	136
Övriga upplupna intäkter	24	80	102	80	100
Övriga fordringar	25	193	59	190	58
Summa kortfristiga fordringar		720	558	716	554
Avräkning med statsverket	26	-338	24	-338	24
Kassa och bank					
Tillgodohavanden hos Riksgäldskontoret		952	574	952	574
Kassa, bank och postgiro		1 168	1083	1 160	1 077
Summa kassa och bank	27	2 119	1657	2 111	1 651
Summa omsättningstillgångar		2 597	2 314	2 586	2 304
SUMMA TILLGÅNGAR		8 676	7 256	8 667	7 249

forts. Balansräkning

	Not	Koncernen 2023 jan-dec	Koncernen 2022 jan-dec	Affärsverket 2023 jan-dec	Affärsverket 2022 jan-dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital		446	446	446	446
Summa bundet eget kapital		**446**	**446**	**446**	**446**
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		693	921	693	921
Statskapital - investeringar anslag		87	33	87	33
Balanserat resultat		-714	-693	-716	-704
ÅRETS RESULTAT		**0**	**10**		**19**
Summa fritt eget kapital		**66**	**271**	**63**	**269**
Summa eget kapital	29	**512**	**717**	**509**	**715**
Avsättningar					
Avsatt till pensioner, räntebärande	29	3 687	3 388	3 687	3 388
Övriga icke räntebärande avsättningar	30	2	2	2	2
Summa avsättningar		**3 688**	**3 390**	**3 688**	**3 390**
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörskulder		247	141	248	143
Övriga skulder	31	56	56	53	54
Upplupna kostnader	32	405	347	400	342
Oförbrukade bidrag	33	3 661	2 581	3 661	2 581
Övriga förutbetalda intäkter	34	108	24	108	24
Summa periodavgränsningsposter		**4 476**	**3 149**	**4 470**	**3 144**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**8 676**	**7 256**	**8 667**	**7 249**
Poster inom linjen	35				
Ställda ansvarsförbindelser		271	44	271	44
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Kommentarer till koncernens balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december 2023 till 8 676 (7 256) mnkr, vilket är en ökning med 1 420 mnkr (19,6 procent) jämfört med föregående år.

Investeringar

Koncernens investeringar uppgick till 1 340 (665) mnkr. Av årets investeringar utgör 1 087 (489) mnkr i farledsförbättringar finansierade av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån EU-medel.

Varulager och kortfristiga fordringar

Varulager har ökat med 22 mnkr och kortfristiga fordringar har ökat med 162 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen i varulager förklaras främst av högre bränslepriser och högre volymer i bränslelagren. Ökningen av kortfristiga fordringar förklaras av ej erhållen momsinbetalning för 2023. De upplupna bidragsintäkterna avseende farledsprojekt finansierade av Trafikverket, har ökat med 41 mnkr jämfört med föregående år. Koncernen har per balansdagen en skuld till Statsverket för icke upparbetade anslag om 339 mnkr. Skulden redovisas som en negativ fordran i enlighet med 2 kap 4 § FÅB.

Eget kapital och finansiell ställning

Koncernens egna kapital uppgick vid årets slut till 512 (717) mnkr, en minskning med 205 mnkr jämfört med föregående år. Det bundna kapitalet är oförändrat jämfört med föregående år och uppgick vid utgången av 2023 till 446 mnkr. Det fria egna kapitalet har under året ökat med anslag redovisade över fritt eget kapital om 54 mnkr samt minskat med försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden om 31 mnkr samt genom upplösning av resultatutjämningsfonden om 229 mnkr för att täcka årets förlust. Koncernens fria egna kapital uppgick vid årets slut till 65 (271) mnkr. Koncernens soliditet uppgick till 5,9 (9,9) procent. Soliditeten i affärsverket uppgick till 5,9 (9,9) procent. Koncernens justerade soliditet uppgick till 10,2 (15,3) procent och den justerade soliditeten för affärsverket uppgick till 10,2 (15,3) procent.

Pensionsskuld

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 687 (3 388) mnkr och är beräknad enligt 2023 års beräkningsgrund. Pensionsskuldens nettoförändring hänförlig till in-/utbetalningar av pensioner uppgick under året till 31 mnkr. Diskonteringsräntan uppgick till -1,5 procent och är oförändrad mellan 2022 och 2023. Den försäkringstekniska omvärderingen uppgick till -31 mnkr 2023. Indexering och ränta har ökat pensionsskulden med 240 mnkr. För kapitalförsäkringarna har skulden minskat med 2 mnkr då ett antal försäkringar har återköpts. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 mot fritt eget kapital enligt nya regler i Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder har ökat med 1 327 mnkr jämfört med föregående år, främst förklarat av en ökning av erhållna bidrag från Trafikverket som kommer att lösas upp mot avsedd investerings framtida avskrivningskostnader.

Finansieringsanalys

Finansieringsanalys, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2023 jan-dec	2022 jan-dec	2023 jan-dec	2022 jan-dec
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-229	313	-229	322
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	36	454	210	453	208
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		225	523	224	530
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager		-21	-14	-20	-14
Förändring av kortfristiga fordringar		200	14	200	16
Förändring av kortfristiga skulder		1 327	544	1 326	545
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 731	1 067	1 730	1 077
Investeringsverksamheten					
Förändring av långfristiga fordringar		6	-3	6	-3
Investeringar i anläggningstillgångar		-1 339	-665	-1 340	-664
Försäljning av anläggningstillgångar		9	7	9	7
Kassaflöde från investeringar		-1 324	-661	-1 324	-660
Kassaflöde efter investeringar		408	406	406	417
Finansieringsverksamheten					
Statskapital erhållits från statsbudgeten		56	20	56	20
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		56	20	56	20
ÅRETS KASSAFLÖDE		463	426	461	437
Likviditetsförändring					
Likvida medel vid periodens början		1 657	1 231	1 651	1 214
Likvida medel vid periodens slut		2 119	1 657	2 112	1 651
Förändring i likvida medel		463	426	461	437

Kommentar till koncernens finansieringsanalys

Finansieringsanalysen syftar till att beskriva koncernens förmåga att generera likvida medel och är ett komplement till resultat- och balansräkningarnas beskrivning av lönsamhet och finansiell ställning. Med likvida medel avses kassa och banktillgodohavanden, inklusive placering av likvida medel på Riksgälden.

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till 225 (523) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 731 (1 067) mnkr. Ökningen förklaras av att erhållet anslag gällande isbrytare har inte använts under 2023.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -1 324 (-661) mnkr. Förändringen förklaras av en högre investeringstakt i framför allt farledsprojekt. Årets kassaflöde från finanseringsverksamheten består av anslag redovisade över eget kapital som finansierar investeringar om 56 mnkr. Föregående års erhållna kapitaltillskott om 20 mnkr förklarar ökningen i finansieringsverksamheten jämfört med föregående år.

Årets kassaflöde uppgick till 463 (426) mnkr och likvida medel vid årets utgång uppgick till 2 119 (1 657 mnkr).

Anslagsredovisning

Anslag	Ingående överförings-belopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Utnyttjad del av medgivet överskridande	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings-belopp
Belopp i tkr							
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap.3 Civilt försvar	932	69 478	-	-	70 410	-68 943	1 467
1:1 ap.5 Isbrytare	-	344 000	-	-	344 000	-7 637	336 363
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	-	533 308	-	-	533 308	-533 308	0
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	-	-	62 284	-62 284	0
Summa	932	1 009 070	-	-	1 010 002	-672 172	337 830

Kommentarer till väsentliga avvikelse

Av 672 172 tkr i utgifter avser 55 545 tkr utgifter för investeringar som redovisats över balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas inom eget kapital.

Beträffande anslag 1:1 ap. 5 Isbrytare har tidplanen för anskaffning av två nya isbrytare förskjutits och kontrakt beräknas skrivas under 2024.

Villkor för anslag

Anslag 1:1
Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.
Villkor
Sjöfartsverket får disponera medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet. Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för investering i två nya isbrytare.

Anslag 1:4
Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.
Villkor
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Anslag 1:5
Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.
Villkor
Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.

Redovisning mot bemyndiganden

Anslag/Anslagsbenämning	Tilldelad bemyndig-anderam	Ingående åtaganden	Utestående åtaganden	Utestående åtagandenas fördelning per år		
Belopp i tkr				**År 2024**	**År 2025**	**År 2026**
Utgiftsområde 22 Kommunikationer						
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	3 440 000	0	0	0	0	0
ap.5	3 440 000	0	0	0	0	0

Tidplanen för anskaffning av två nya isbrytarfartyg har förskjutits och kontrakt beräknas skrivas 2024.

nvesteringsutfall

Investeringsutfall, mnkr	Affärsverket			
	2023-01-01-2023-12-31	2022-01-01-2022-12-31	2021-01-01-2021-12-31	Investeringsram 2023
VERKSAMHET/TILLGÅNGSTYP				
Farleder	1 132	537	277	1 251
Isbrytning	5	26	20	344
Sjögeografisk information	8	3	5	18
Sjötrafikinformation	29	0	0	55
Lotsning	10	31	37	29
Sjö- och flygräddning	12	5	13	22
Gemensamma funktioner	145	62	18	4
Totala investeringar	1 340	664	370	1 723
varav farledsförbättringar finansierade via Trafikverket	1 087	489	235	1 083

Kommentar till investeringar i affärsverket

Sjöfartsverkets genomför fortlöpande uppgraderingar i såväl infrastruktur, egendom som i tekniska system. Under året har investeringar skett för att möta ställda krav på funktionalitet, sjösäkerhet, kapacitet samt kostnadseffektivitet. Årets investeringar uppgick till 1 340 (664) mnkr, en ökning med 676 mnkr jämfört med föregående år. Investeringsramen enligt regleringsbrevet uppgick till 1 723 mnkr. Investeringsramen enligt regleringsbrevet baseras på antaganden om investeringar som gjordes tidigt 2022 och flera investeringar har därefter blivit försenade på grund av förändrade förutsättningar i både omvärld och Sjöfartsverkets interna verksamhet.

Sjöfartsverket driver tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och kapacitet i farlederna för att möta sjöfartens behov. Dessa projekt inom farledsverksamheten som avser farledsförbättringar är projekt som uteslutande finansieras av Trafikverket. Några av de stora utvecklingsprojekten är Malmporten i Luleå, Skandiaporten i Göteborg, Slussarna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Satsningar på utveckling av infrastruktur i farleder ger ökad konkurrenskraft för näringslivet och större samhällsnytta. Dessa projekt pågår under lång tid med flera olika intressenter och är därför svåra att prognostisera för enskilda år. Under 2023 har dock farledsprojekten varit i paritet med vad den beslutade investeringsramen angav.

Utfallet år 2023 är nästan 385 mnkr lägre än den investeringsram som regeringen medgivit. Den enskilt största avvikelsen är inom isbrytningsverksamheten och beror på att upphandlingen av två nya isbrytarfartyg dragit ut på tiden och att tidplanen därmed flyttats fram. Under 2023 har Sjöfartsverket även tvingats skjuta på en del egna projekt inom farledsverksamheten på grund av resursbrist, det gäller bland annat en stor renovering av fyren på Gotska Sandön samt ett antal ombyggnader och utbyten av olika sjösäkerhetsanordningar.

Inom gemensamma funktioner har de planerade investeringarna i olika IT-system, främst nytt affärssystem, försenats mot de planerade tidplanerna, vilket gjort att utfallet under 2023 blivit klart högre än planerat. Dessutom har det inom IT-området tillkommit ett antal projekt med hänsyn till det uppkomna säkerhetsläget. Inom övriga verksamhetsområden har det varit brist på resurser inom vissa specifika områden vilket gjort att flera tidplaner skjutits fram och utfallet under året därmed blivit lägre än planerat. Det har även inom vissa områden varit problem med att få leveranser av vissa komponenter, det gäller bland annat till lotsbåtar.

Tvister och osäkerhetsfaktorer

Tvister
2019 väckte Sjöfartsverket talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om 6,6 mnkr. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagisering av Statens Vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi. Under 2023 meddelades dom till Sjöfartsverkets fördel, varvid Vattenfall AB förpliktades betala 5 mnkr jämte ränta. Domen har överklagats av motparten.

Sjöfartsverket har en utestående fordran gentemot Vänersborgs kommun om cirka 0,2 mnkr avseende åtgärder utförda på två av kommunens öppningsbara broar över Trollhätte kanal. Parterna är oense om tolkningen av ingångna avtal kring vem som ska bära kostnaden efter att reglerna om statsbidrag till kommuner har ändrats. Broarna är också i behov av större reinvesteringar i närtid och parterna är även oense om vem som ska stå för dessa kostnader. Under 2020 har Vänersborgs kommun väckt talan mot Sjöfartsverket avseende kostnadsersättning för sådana reinvesteringar. Vänersborgs kommuns krav uppgår till ca 5,9 mnkr och väntar på avgörande i domstol.

2022 sade Sjöfartsverket upp avtalet med Stockholms Hamn AB, som innebär att Sjöfartsverket ersätter Stockholms Hamn AB för uteblivet slussavgiftsuttag. Stockholms Hamn AB har stämt Sjöfartsverket för utebliven ersättning avseende 2022 och 2023 om totalt 7,8 mnkr. Sjöfartsverket, som gör bedömningen att ersättningen har utgjort otillåtet statsstöd, har under året väckt talan mot Stockholms Hamn AB avseende återbetalning av tidigare erhållen ersättning om 41,2 mnkr.

Sjöfartsverket mottag under 2022 krav på ersättning om 13 mnkr avseende skador på en fastighet, som motparten påstår att Sjöfartsverket har orsakat i samband med arbeten i Södertälje kanal. Under 2023 har motparten höjt kravet vilket nu uppgår till 82,5 mnkr. Sjöfartsverket har bestridit ersättningsskyldighet.

Sjöfartsverket gör bedömningen att ingen av ovanstående tvister är så pass säkra i sitt utfall att någon reservering eller avsättning är motiverad.

Andra osäkerhetsfaktorer
Sjöfartsverket bedömer kontinuerligt väsentliga utestående tvister för att avgöra behovet av avsättningar. Gjorda uppskattningar behöver dock nödvändigtvis reflektera utgången av avgjorda rättstvister och skillnader mellan utfall och uppskattning kan påverka koncernens finansiella ställning. Inga andra väsentliga omständigheter har identifierats som medför stor potentiell påverkan på koncernens resultat och ställning per den 31 december 2023.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 december 2023.

Flerårsöversikt Koncernen

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2023	2022	2021	2020	2019
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 690	1 926	1 672	1 620	1 784
Övriga externa intäkter	1 083	963	737	938	672
Summa rörelseintäkter	2 773	2 889	2 409	2 558	2 456
Externa kostnader	-2 680	-2 392	-2 304	-2 189	-2 243
Avskrivningar	-196	-196	-184	-183	-189
Summa rörelsekostnader	-2 876	-2 588	-2 488	-2 372	-2 432
Rörelseresultat	-103	301	-79	186	24
Finansiella intäkter och kostnader	-126	12	18	-6	-32
Rörelseresultat efter finansiella poster	-229	313	-61	180	-8
Bokslutsdispositioner	229	-303	63	-161	-
Resultat före skattemotsvarighet	0	10	2	19	-8
Skattemotsvarighet	0	0	0	-1	-
Årets resultat	0	10	2	18	-8

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen

	2023	2022	2021	2020	2019
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	6 079	4 942	4 483	4 211	4 018
Omsättningstillgångar	2 597	2 314	1 888	1 900	1 829
Summa tillgångar	8 676	7 256	6 371	6 111	5 847
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	512	717	378	297	446
Avsättningar	3 688	3 390	3 388	3 428	3 114
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	4 476	3 149	2 605	2 386	2 287
Summa eget kapital och skulder	8 676	7 256	6 371	6 111	5 847
Nyckeltal					
Kassalikviditet	55,9	71,2	70,1	76,7	76,9
Balanslikviditet	58,0	73,5	72,5	79,6	80,0
Sysselsatt kapital	4 199	4 107	3 764	3 663	3 444
Soliditet	5,9	9,9	5,9	4,9	7,6
Justerad soliditet	10,2	15,3	8,8	7,0	10,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,2	8,0	negativt	5,1	0,7
Räntabilitet på eget kapital	0,1	1,8	0,6	4,8	negativt
Räntetäckningsgrad	4,3	1 584	negativt	28,8	0,8
Årsarbetskraft					
Män	1 016	968	966	954	922
Kvinnor	307	286	276	243	223
Total årsarbetskraft	1 324	1 254	1 241	1 196	1 145
Omsättning per anställd, tkr	2 095	2 304	1 941	2 138	2 145
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 151	1 095	1 088	1 083	1 045
Kvinnor	367	337	317	299	275
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 518	1 432	1 405	1 382	1 320

Flerårsöversikt Affärsverket

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 38.

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2023	2022	2021	2020	2019
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 690	1 926	1 672	1 620	1 784
Övriga externa intäkter	1 082	962	736	938	673
Summa rörelseintäkter	**2 772**	**2 888**	**2 408**	**2 558**	**2 457**
Externa kostnader	-2 680	-2 394	-2 307	-2 196	-2 242
Avskrivningar	-196	-195	-183	-182	-189
Summa rörelsekostnader	**-2 875**	**-2 589**	**-2 490**	**-2 378**	**-2 431**
Rörelseresultat	**-103**	**299**	**-82**	**180**	**26**
Finansiella intäkter och kostnader	-125	23	19	-6	-22
Rörelseresultat efter finansiella poster	**-229**	**322**	**-63**	**174**	**4**
Bokslutsdispositioner	229	-303	63	-161	0
Resultat före skattemotsvarighet	**0**	**19**	**0**	**13**	**4**
Skattemotsvarighet	0	-	0	-	-
Årets resultat	**0**	**19**	**0**	**13**	**4**

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket

	2023	2022	2021	2020	2019
Balansräkning i sammandrag					
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	6 082	4 945	4 485	4 214	4 020
Omsättningstillgångar	2 586	2 304	1 869	1 883	1 815
Summa tillgångar	**8 667**	**7 249**	**6 354**	**6 097**	**5 835**
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	509	715	367	287	441
Avsättningar	3 689	3 390	3 388	3 428	3 112
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	4 470	3 144	2 599	2 382	2 282
Summa eget kapital och skulder	**8 668**	**7 249**	**6 354**	**6 097**	**5 835**
Nyckeltal					
Kassalikviditet	55,7	70,9	69,6	76,1	76,5
Balanslikviditet	57,8	73,3	71,9	79,1	79,6
Sysselsatt kapital	4 197	4 105	3 753	3 653	3 851
Soliditet	5,9	9,9	5,8	4,7	7,6
Justerad soliditet	10,2	15,3	8,6	6,8	10,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,2	8,2	negativt	5,0	1,0
Räntabilitet på eget kapital	negativt	3,5	0,0	3,5	0,9
Räntetäckningsgrad	4,1	1 536,4	negativt	27,7	1,0
Årsarbetskraft					
Män	977	934	928	920	889
Kvinnor	299	281	272	238	220
Total årsarbetskraft	1 277	1 215	1 199	1 159	1 109
Omsättning per anställd, tkr	2 172	2 377	2 008	2 207	2 216
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 112	1 061	1 050	1 045	1 012
Kvinnor	359	332	313	294	272
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 471	1 393	1 363	1 339	1 284

Redovisningsprinciper

Allmänt

Sjöfartsverket följer i sin redovisning Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, Förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, samt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd. I vissa specifika fall tillämpas K3, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

Sjöfartsverkets verksamheter farleder, isbrytning, sjögeografisk information och lotsning omfattas av Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. Kraven om öppen redovisning uppfylls dels genom att intäkter och kostnader redovisas för varje verksamhet i årsredovisningen och dels genom den särskilda redovisning som upprättas och som i likhet med årsredovisningen är föremål för granskning av Riksrevisionen.

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår Affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I affärsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Avskrivning påbörjas när systemet är färdigt att tas i bruk för det ändamål det är avsett. När det finns indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Komponentredovisning tillämpas för sammansatta anläggningstillgångar med betydande komponenter som förväntas förbrukas i annan takt än den totala tillgången. De anläggningstillgångar som främst omfattas av komponentredovisning är fartyg och byggnader. Sjöfartsverket tillämpar övergångsbestämmelse i 5 kap. 1§ FÅB och ingen ytterligare uppdelning av det bokförda värdet per 2015-12-31 på dessa tillgångar har gjorts. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffningsvärdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

Beredskapstillgångar är varor och inventarier med mera som anskaffas för att försörja landet i ett krisläge. Satsningar görs med särskilda anslagsmedel rörande civilt försvar. Beredskapstillgångar delas in i beredskapsinventarier och beredskapsvaror (beredskapslager).

Beredskapsinventarier är tillgångar som anskaffas för stadigvarande bruk eller innehav. Avsikten vid anskaffningen är att tillgången inte ska avyttras under sin nyttjandeperiod. Myndigheten skriver av tillgångarna enligt en avskrivningsplan på motsvarande sätt som andra materiella anläggningstillgångar.

Beredskapsvaror (beredskapslager) klassificeras som en anläggningstillgång trots att de omsätts löpande, eftersom syftet med innehavet är långsiktigt. Beredskapsvaror innehas inte tills de blivit inkuranta utan omsätts vid den tidpunkt det är mest fördelaktigt för staten för att minimera kostnaderna. Det innebär att beredskapsvaror inte skrivs av enligt någon plan, eftersom de inte fortlöpande minskar i värde.

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt immateriella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över respektive tillgångs beräknade ekonomiska livslängd, som varierar beroende på anläggningens art.

För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-10 år
Egenutvecklade datasystem	5-10 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	10-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	25 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år

Bolagen

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	3 år

När det finns indikationer på att en tillgång minskat i värde prövas eventuellt nedskrivningsbehov i enlighet med ESVs allmänna råd, 5 kap 5§.

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Värdering av varulager

Sjöfartsverket har lager i flera olika lagersystem som begränsar möjligheten att ha en gemensam princip för lagervärdering. Lager avseende sjökort och reservdelar till fartyg- och farledsverksamhet värderas till genomsnittligt anskaffningspris. Övriga varulager värderas enligt FIFU (först in först ut). Individuell inkuransbedömning tillämpas.

Kundfordringar

Kundfordringar värderas till det belopp med vilket de bedöms inflyta. Avsättning för befarande förlustrisker avseende utestående fordringar sker efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs. Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär nettoredovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

Det bokförda statskapitalet är fast och motsvaras av de före 1987-07-01 anslagsfinansierade anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde med avdrag för samtliga avskrivningar. Från 1994-01-01 ingår även Trollhätte kanalverks utgående statslån per 1993-12-31 och från 2007-01-01 ingår Handelsflottans Kultur- och Fritidsråds utgående statskapital per 2006-12-31.

Från och med 2021 redovisas anslag som erhållits för att finansiera investeringar, som statskapital inom fritt eget kapital. Kapitalet kommer att lösas upp i takt med avskrivningar på dessa tillgångar.

Resultatutjämningsfond

Resultatutjämningsfonden uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 och är avsedd för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid vinstgivande år kan Sjöfartsverket avsätta del av årets resultat som överstiger räntabilitetsmålet, till resultatutjämningsfonden. Vid förlustgivanden år kan fonden lösas upp för förlusttäckning.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för kostnader för sanering av förorenad mark.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

Sjöfartsverket betalar de av Statens tjänstepensionsverk (SPV) faktiskt utbetalade pensioner för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som avgått före den 1 juli 1987 har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Från 1 januari 2016 gäller ett nytt pensionsavtal för staten, PA 16, som består av två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar och motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03.

För de lotsar från Vänerns Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsättningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner. Pensionsskulden är beräknad av SPV enligt tryggandegrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunde för beräkning av pensionsskulden. Bruttoräntan som beslutats att använda är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realränteobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet. Värdering av sker enligt innevarande års beräkningsgrunder.

Summan av effekten av försäkringstekniska omvärderingar redovisas i enlighet med 4 kap. 2 § FÅB mot Fritt eget kapital istället för över resultaträkningen. Avsättning till pensionsskulden för pensionsersättning och ränta som skulden löper med kostnadsförs. Räntedelen redovisas under finansiell

ntäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkringen av pensionsför-månerna (indexering).

1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent.

dotterbolaget tryggas pensionsutfästelser huvudsakligen genom avtal med försäkringsbolag och kostnadsförs under den period de intjänas.

Farledsprojekt

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farleds-projekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Mervärdesskatt

Sjöfartsverket är skattskyldig enligt lagen om mervärdesskatt för den del av verksamheten som inte utgör myndighetsutövning. För den del av verk-samheten som utgör myndighetsutövning har Sjöfartsverket enligt regerings-beslut rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt enligt de regler som följer av Förordning (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt.

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skatte-motsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Fördelning av farledsavgifter

Sjöfartsverket tar i affärsverksamheten ut avgifter som finansierar flera av sjöfartsverkets verksamheter. Från och med 2023 har farledsavgifterna fördelats ut på verksamhetsgrenar. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokeras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott.

Lotsningsverksamheten finansieras fullt ut av lotsavgifter, och har inte tilldelats några farledsavgifter. Sjö- och Flygräddningen har flera finansierings-källor, vars inbördes relation har stadgats i en finansieringsmodell. Sjö- och Flygräddningen har tilldelats farledsavgifter motsvarande 23,31 procent av genomsnittliga kostnader i enlighet med denna modell. Kvarvarande icke fördelade farledsavgifter har fördelats ut mellan verksamhetsgrenar i relation till respektive verksamhetsgrens genomsnittliga direkta rörelseresultat.

För genomsnittsberäkning har utfallet senaste fem åren används. Fördel-ningen har även gjorts retroaktivt för jämförelseåren i årsredovisningen.

Årsarbetskraft

Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Avrundning

De siffror som redovisats i tabeller och grafer har i vissa fall avrundats. Det innebär att summan av dessa inte alltid summerar till det belopp som anges. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Noter

Belopp i mnkr där inte annat anges.

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift, där en en del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Farledsavgifter				
Avgift på fartyg, lastfartyg	414	526	414	526
Avgift på fartyg, färjor	220	297	220	297
Summa avgift på fartyg före rabatter	635	823	635	823
Rabatter på fartyg	-9	-14	-9	-14
Summa avgift på fartyg	626	809	626	809
Avgift på gods, lastfartyg	236	289	236	289
Avgift på gods, färjor	125	159	125	159
Summa avgift på gods före rabatter	360	448	360	448
Rabatter på gods	-2	-2	-2	-2
Summa avgift på gods	359	446	359	446
Summa farledsavgifter	**985**	**1 255**	**985**	**1 255**

Farledsavgifterna (före rabatt) har uppburits på följande lotsningsområden.

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2023	2022	2023	2022
Luleå	45	57	30	29
Gävle	27	33	16	20
Stockholm	83	124	29	37
Södertälje	31	44	13	19
Oxelösund	26	27	12	15
Kalmar	66	91	29	38
Malmö	137	174	92	117

forts. Not 1

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2023	2022	2023	2022
Göteborg	139	179	78	106
Marstrand	78	89	58	63
Vänern/Trollhätte kanal	4	5	3	4
Summa	635	823	360	448

Miljöincitament	2023	2022	2021	Ackumulerat
Avgiftskompensation	102	99	0	201
Erhållen rabatt	-79	-70	-56	-205
Summa	**23**	**29**	**-56**	**-4**

Sjöfartsbranschen fortsatt har en skuld till Sjöfartsverket avseende miljöincitamentet om ca 3,7 mnkr som fortsatt kommer balanseras under 2024.

Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden.

	2023	2022
Luleå	58	54
Gävle	46	46
Stockholm	50	95
Södertälje	103	104
Oxelösund	55	13
Kalmar	62	64
Malmö	85	68
Göteborg	112	105
Marstrand	91	81
Vänern/ Trollhätte kanal	43	41
Summa	705	671

Not 3 Övriga externa intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Försäljning och royalty sjökort	63	56	63	56
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	0	2	0	2
Helikoptertjänster	88	83	88	83
Uthyrning	38	20	38	20
Bidrag	42	47	42	47
Fakturerade kostnader	45	47	45	47
Tjänster med fartyg	11	13	11	13
Ersättning för drift av broar	39	31	39	31
Realisationsvinster	8	5	8	5
Eurocontrolavgifter	88	90	88	90
Övriga rörelseintäkter	44	40	43	39
Summa övriga externa intäkter	467	434	466	433

Not 4 Personalkostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Löner och ersättningar	920	861	895	837
Kostnadsersättningar	22	19	22	19
Årets pensionskostnader	174	166	171	162
Normal förändring av pensionsskulden	25	16	25	16
Löneskatt på indexering och ränta i pensionsskulden	47	4	47	4
Övriga sociala kostnader	358	327	350	319
Övriga personalkostnader	36	31	35	30
Summa personalkostnader	1 582	1 424	1 545	1 387

Not 5 Sjukfrånvaro

	Affärsverket	
	2023	2022
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,70 %	3,22 %
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	41,06 %	34,16 %
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,37 %	2,88 %
Kvinnor	3,68 %	4,24 %
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	5,82 %	5,77 %
30-49 år	2,22 %	2,82 %
50 år eller äldre	3,07 %	3,51 %

Not 6 Ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare, tkr

			Lön/arvode
Styrelseledamöter			
Olle Sundin, styrelseordförande	2023-01-01	2023-12-31	73
Katarina Norén, generaldirektör	2023-01-01	2023-06-30	1 215
Joel Smith, t.f. generaldirektör	2023-07-01	2023-12-31	659
Tove Friberg	2023-01-01	2023-12-31	37
Lars Johansson	2023-01-01	2023-12-31	37
Ewa Skoog Haslum	2023-01-01	2023-12-31	37
Yvonne Gustafsson	2023-01-01	2023-12-31	37
Thomas Andersson	2023-07-01	2023-12-31	18
Styrelseledamöter personalrepresentanter			
Peter Hellberg	2023-01-01	2023-12-31	1 024
varav arvode			30
Ulf Bäcklund	2023-01-01	2023-12-31	793
varav arvode			37
Carl Cremonese	2023-01-01	2023-12-31	639
varav arvode			18
Suppleanter för personalrepresentanter			
Tapani Hoffrén	2023-01-01	2023-12-31	521
varav arvode			18
Patrik Wikand	2023-01-01	2023-12-31	1 121
varav arvode			6

Not 7 Övriga externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Hyror	92	96	87	92
Fastighetskostnader	47	29	47	29
Drivmedel och transportmedel	167	136	166	136
Reparationer och underhåll	239	240	238	239
Övriga helikoptertjänster	47	48	47	48
Extern bemanning	196	149	195	148
Övriga köpta tjänster	109	84	156	132
IT-utrustning	48	51	48	51
Resekostnader och transporter	67	63	66	62
Övriga rörelsekostnader	85	62	83	61
Summa övriga externa kostnader	1 098	959	1 135	998

Not 8 Arvode till revisorer, tkr

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 123	881	1 123	881
KPMG AB				
- EU-revision				0
- projektrevision		79		79
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	124	125		
Summa övriga externa kostnader	1 247	1 085	1 123	960

Not 9 Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Licenser och köpta programvaror	6	6	6	6
Egenutvecklade datasystem	10	10	10	10
Skepp	53	51	53	51
Helikoptrar	48	48	48	48
Inventarier, verktyg och installationer	25	26	24	25
Byggnader	19	19	19	19
Markanläggningar	34	35	34	35
Beredskapstillgångar	1	1	1	1
Summa avskrivningar	**196**	**196**	**196**	**195**

Not 10 Finansiella intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Ränta bank	67	10	67	10
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	-	-	-	11
Ränta pensionsskulden	45	2	45	2
Ränteintäkter från kundfordringar	1	0	1	0
	113	**12**	**113**	**23**

Not 11 Finansiella kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Räntekostnader	0	0	0	0
Indexering pensionsskuld*	-239	0	-238	0
Summa finansiella kostnader	**-239**	**0**	**-238**	**0**

** Redovisades som minskad ränteintäkt föregående år.*

Not 12 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighets-uppgifter	Tota
2023-01-01–2023-12-31									
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	705	0	0	0	70
Anslag	77	26	0	0	0	0	155	39	29
Övriga externa intäkter	72	92	74	5	15	4	180	18	46
Summa rörelseintäkter	**150**	**118**	**74**	**5**	**720**	**4**	**335**	**58**	**1 46**
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-145	-32	-107	-92	-593	-15	-248	-71	-1 30
Övriga externa kostnader	-173	-364	-34	-19	-136	-8	-218	-38	-98
Avskrivningar	-63	-21	-6	-2	-27	0	-59	-2	-18
Övriga rörelsekostnader									
Summa direkta rörelsekostnader	**-380**	**-417**	**-147**	**-112**	**-756**	**-24**	**-525**	**-111**	**-2 47**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-231**	**-299**	**-73**	**-107**	**-36**	**-19**	**-189**	**-53**	**-1 01**
Utfördelade farledsavgifter	297	477	141	140	0	31	135	64	1 28
Indirekta rörelseintäkter	4	3	2	2	8	0	3	1	
Indirekta rörelsekostnader	-65	-53	-34	-30	-138	-5	-57	-22	-4
Resultat efter indirekta rörelseposter	**5**	**128**	**36**	**4**	**-166**	**7**	**-108**	**-10**	**-1**
2022-01-01–2022-12-31									
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter					671				6
Anslag	170	40		0			271	27	5
Övriga externa intäkter	63	66	67	6	14	3	175	29	4
Summa rörelseintäkter	**233**	**106**	**67**	**6**	**685**	**3**	**446**	**56**	**1 6**
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-141	-28	-100	-80	-563	-13	-244	-54	-1 2
Övriga externa kostnader	-133	-314	-35	-12	-124	-8	-228	-33	-6
Avskrivningar	-64	-21	-6	-2	-25	-1	-63	0	-1
Övriga rörelsekostnader	-9								
Summa direkta rörelsekostnader	**-347**	**-363**	**-141**	**-94**	**-712**	**-22**	**-535**	**-87**	**-2 3**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-114**	**-257**	**-74**	**-88**	**-27**	**-19**	**-89**	**-31**	**-6**
Utfördelade farledsavgifter	281	482	149	121	0	31	134	56	1 2
Indirekta rörelseintäkter	5	4	3	2	10	0	5	2	
Indirekta rörelsekostnader	-48	-34	-25	-21	-96	-4	-42	-18	-2
Resultat efter indirekta rörelseposter	**125**	**195**	**53**	**15**	**-113**	**9**	**7**	**9**	

Not 13 Bokslutsdispositioner

Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition.

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Avsättning till resultatutjämningsfond	-	-303	-	-303
Återföring från resultatutjämningsfond	229	-	229	-
Summa bokslutsdispositioner	229	-303	229	-303

Not 14 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera skattemotsvarighet på det skattepliktiga resultatet motsvarande bolagskatt. Dotterbolagen betalar bolagsskatt om 20,6 procent.

	Koncernen		Affärsverket	
	2023	2022	2023	2022
Aktuell skatt för året	0	0	-	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	0	0	0	0

Not 15 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Licenser och köpta programvaror				
Ingående anskaffningsvärde	69	66	69	66
Årets anskaffningar	0	1		1
Omföringar från pågående investeringar	67	2	67	2
Försäljningar/utrangeringar	-1	0	-1	0
Omklassificeringar	-1	0	-1	0
Utgående anskaffningsvärde	134	69	134	69
Ingående av- och nedskrivningar	-52	-46	-52	-46
Årets av- och nedskrivningar	-6	-6	-6	-6
Omklassicieringar	1	0	1	0
Utgående av- och nedskrivningar	-57	-52	-57	-52
Utgående planenligt restvärde	77	17	77	17
Egenutvecklade datasystem				
Ingående anskaffningsvärde	127	127	127	127
Årets anskaffningar	1	0	1	0
Omföringar från pågående investeringar	6	0	6	0
Utgående anskaffningsvärde	134	127	134	127
Ingående av- och nedskrivningar	-83	-73	-83	-73
Årets av- och nedskrivningar	-10	-10	-10	-10
Utgående av- och nedskrivningar	-94	-83	-94	-83
Utgående planenligt restvärde	41	44	41	44
Pågående anskaffningar				
Ingående anskaffningsvärde	41	5	41	5
Årets anskaffningar	52	39	52	39
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-73	-2	-73	-2
Försäljningar/utrangeringar	1	0	1	0
Omklassificeringar	-	0	-	0
Utgående anskaffningsvärde	21	41	21	41
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	21	41	21	41

Not 16 Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Byggnader				
Ingående anskaffningsvärde	830	795	828	794
Årets anskaffningar	0	21	-	20
Omföringar från pågående investeringar	20	20	20	20
Försäljningar/utrangeringar	-5	-5	-5	-5
Omklassificeringar	-	0	-	0
Utgående anskaffningsvärde	**845**	**830**	**844**	**828**
Ingående av- och nedskrivningar	-653	-640	-653	-640
Årets av- och nedskrivningar	-19	-19	-19	-19
Försäljningar/utrangeringar	5	5	5	5
Utgående av- och nedskrivningar	-667	-653	-666	-653
Utgående planenligt restvärde	**178**	**176**	**177**	**175**
Mark				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående anskaffningsvärde	**7**	**7**	**7**	**7**
Utgående planenligt restvärde	**7**	**7**	**7**	**7**
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	**7**	**7**	**7**	**7**
Markanläggningar				
Ingående anskaffningsvärde	1 291	1 350	1 291	1 350
Årets anskaffningar	-	3	-	3
Omföringar från pågående investeringar	-	106	-	106
Försäljningar/utrangeringar	-6	-167	-6	-167
Utgående anskaffningsvärde	**1 285**	**1 291**	**1 285**	**1 291**
Ingående av- och nedskrivningar	-697	-822	-697	-822
Årets av- och nedskrivningar	-34	-35	-34	-35
Försäljningar/utrangeringar	6	160	6	160
Utgående av- och nedskrivningar	-726	-697	-726	-697
Utgående planenligt restvärde	**559**	**594**	**559**	**594**

forts. Not 16

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Skepp				
Ingående anskaffningsvärde	1 872	1 874	1 872	1 874
Årets anskaffningar	-	2	-	2
Omföringar från pågående investeringar	82	9	82	9
Försäljningar/utrangeringar	-23	-13	-23	-13
Utgående anskaffningsvärde	**1 931**	**1 872**	**1 931**	**1 872**
Ingående av- och nedskrivningar	-1 523	-1 483	-1 523	-1 483
Årets av- och nedskrivningar	-53	-51	-53	-51
Försäljningar/utrangeringar	22	11	22	11
Utgående av- och nedskrivningar	**-1 554**	**-1 523**	**-1 554**	**-1 523**
Utgående planenligt restvärde	**377**	**349**	**377**	**349**
Helikoptrar				
Ingående anskaffningsvärde	972	967	972	967
Årets anskaffningar	-	3	-	3
Omföringar från pågående investeringar	-	2	-	2
Omklassificeringar	-	0	-	0
Försäljning/utrangering	-	-1	-	-1
Utgående anskaffningsvärde	972	972	972	972
Ingående av- och nedskrivningar	-342	-293	-342	-293
Årets av- och nedskrivningar	-48	-48	-48	-48
Utgående av- och nedskrivningar	-390	-342	-390	-342
Utgående planenligt restvärde	**582**	**631**	**582**	**631**
Beredskapstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	33	13	33	13
Årets anskaffningar beredskapsvaror	0	0	-	0
Beredskapsinventarier under uppförande	-	16	-	16
Omföringar från pågående investeringar	1	-	1	-
Försäljningar/utrangeringar	1	-	1	-
Omklassificeringar	1	4	1	4
Utgående anskaffningsvärde	36	33	36	33

forts. Not 16

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Ingående av- och nedskrivningar	-1	-	-1	-
Årets av- och nedskrivningar	-1	-1	-1	-1
Försäljningar/utrangeringar	0	-	0	
Omklassicieringar	-	0	-	0
Utgående av- och nedskrivningar	**-3**	**-1**	**-3**	**-1**
Utgående planenligt restvärde	**33**	**32**	**33**	**32**
Inventarier verktyg och installationer				
Ingående anskaffningsvärde	492	513	486	507
Årets anskaffningar	4	15	4	14
Omföringar från pågående investeringar	9	26	9	26
Försäljningar/utrangeringar	-8	-54	-8	-54
Omklassificeringar	-	-8	-	-8
Utgående anskaffningsvärde	**497**	**492**	**491**	**488**
Ingående av- och nedskrivningar	-382	-411	-377	-407
Årets av- och nedskrivningar	-25	-25	-24	-25
Försäljningar/utrangeringar	8	53	8	53
Omklassicieringar	-	1	-	1
Utgående av- och nedskrivningar	**-398**	**-382**	**-394**	**-378**
Utgående planenligt restvärde	**98**	**110**	**97**	**109**
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	2 825	2 422	2 825	2 422
Årets anskaffningar	1 282	566	1 282	566
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-112	-163	-112	-163
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	
Omklassificeringar	2	1	2	
Utgående anskaffningsvärde	**3 997**	**2 825**	**3 996**	**2 825**
Ingående av- och nedskrivningar	-	-	-	
Årets av- och nedskrivningar	-	-	-	
Utgående av- och nedskrivningar	-	-	0	
Utgående planenligt restvärde	**3 997**	**2 825**	**3 997**	**2 825**

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2023 till 73 693 tkr

lot 17 Andelar i koncernföretag

jöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges ksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB äger samtliga aktier dotterbolaget SMA Maintenance AB. SMA Maintenance AB säkerställer jö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets äddningshelikoptrar.

Koncernbolag	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100 %	100 %
SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100 %	100 %
Bokfört värde				5

lot 18 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Kapitalförsäkring	6	8	6	8
Övriga långfristiga fordringar Eurocontrol	103	107	103	107
Summa andra långfristiga fordringar	109	115	109	115

posten kapitalförsäkring ingår försäkringar för de lotsar Sjöfartsverket vertog från Vänerns Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har hållit undantag från statlig pensionsrätt för. De två återstående försäkring-na är under utbetalning. I början av året har posten även innehållit tre rsäkringar för helikopterverksamheten, varav en försäkring slutbetalats ch två har återköpts.

öfartsverket får ersättning för kostnader hänförbara till flygräddningsverk-mheten via de så kallade undervägsavgifterna som är en del av det ropeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). På grund av ndemin har flygtrafiken kraftigt reducerats, vilket medfört att Sjöfartsverkets rdran på Eurocontrol ökat. Fordran skall regleras under en period om år med början 2023.

2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och idsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten

forts. Not 18

innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs ned. I balansräkningen tas detta inte upp till något värde.

Investeringar i Sjöfartshotell, tkr	Beslutsdatum	2023-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

Not 19 Varulager

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Bränslelager	60	46	60	46
Sjökort	0	1	0	1
Centralförrådet	19	11	19	11
Reservdelar AW 139	13	13	13	13
Övrigt	3	2	3	2
Summa varulager	95	73	95	73

Not 20 Förskott till leverantör

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Förskott till leverantör	1	2	1	2
Summa Förskott till leverantörer	1	2	1	2

Not 21 Kundfordringar

Årets konstaterade kundförluster uppgår till 0 (75) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 17 (6) tkr. Per balansdagen uppgår reservering för osäkra kundfordringar till 1 501 (952) tkr.

Not 22 Förutbetalda kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Licenser	7	10	7	10
Hyror	15	0	14	0
Övriga förutbetalda kostnader	31	31	31	30
Summa förutbetalda kostnader	53	41	52	40

Not 23 Upplupna bidragsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Upplupna bidragsintäkter	177	136	177	136
Summa upplupna bidragsintäkter	177	136	177	136

Not 24 Övriga upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Upplupna farledsavgifter	50	36	50	36
Upplupna bidragsintäkter	12	41	12	41
Upplupna försäljningsintäkter sjögeografiska produkter	15	13	15	13
Övriga upplupna intäkter	3	12	3	10
Summa upplupna intäkter	80	102	80	100

Not 25 Övriga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Mervärdesskattefordran	147	25	147	25
Skattefordringar	6	4	4	4
Eurocontrolavgifter	39	28	39	28
Övriga fordringar	1	2	0	1
Summa övriga fordringar	193	59	190	58

Not 26 Avräkning med statsverket

	2023	2022
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans*	-	-
Redovisat mot anslag (+)	76	-
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (-)	-413	-
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	**-338**	**-**
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	24	-
Redovisat mot anslag (+)	597	548
Medel hänförbara till transfereringar m.m. som betalats från icke räntebärande flöde	-620	-525
Skulder i icke räntebärande flöde	**0**	**24**
Summa avräkning med statsverket	**-338**	**24**

** Omklassning av sparande från 2022*

Not 27 Kassa och bank

Tillgodohavande hos Riksgälden avser avistainlåning och räntor.

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Kassa	0	0	0	0
Bank	2 119	1 657	2 111	1 651
Summa kassa och bank	**2 119**	**1 657**	**2 111**	**1 651**

Not 28 Förändring av eget kapital

Koncernen	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2023-12-31		2022-12-31	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	271	446	-68
Omvärdering pensionsskuld		-31		6
Kaptialtillskott				-
Statskapital - anslag för investeringar		54		20
Årets resultat		0		10
Förändring av resultatutjämningsfond		-229		303
Belopp vid årets slut	**446**	**66**	**446**	**271**

Affärsverket	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2023-12-31		2022-12-31	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	269	446	-79
Omvärdering pensionsskuld		-31		6
Kapitaltillskott		-		-
Statskapital -anslag för investeringar		54		20
Årets resultat		-		19
Förändring av resultatutjämningsfond		-229		303
Belopp vid årets slut	**446**	**63**	**446**	**269**

Förändringar i resultatutjämningsfonden

År	Ingående balans 2003-01-01	340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	-41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld	41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär	60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld	-376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond	58
2009	Upplösning, täckning av underskott	-75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital	337
2015	Avsättning för återställande av eget kapital	140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	123

forts. Not 28

Förändringar i resultatutjämningsfonden

År	Ingående balans 2003-01-01	
2017	Upplösning, täckning av underskott	-120
2018	Avsättning	33
2020	Avsättning	162
2021	Upplösning, täckning av underskott	-63
2022	Avsättning	303
2023	Upplösning, täckning av underskott	-229
	Resultatutjämningsfond per 2023-12-31	**69**

Not 29 Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-3
Avsättning vid årets början	3 388	3 386	3 388	3 38
Årets pensionsavsättning	170	149	170	14
Årets pensionsutbetalningar	-139	-129	-139	-12
Indexering och ränta	240	-2	240	
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	31	-6	31	
Återköp kapitalförsäkring	-2	-9	-2	
Årets utbetalningar från kapitalförsäkring	-1	-1	-1	
Värdeförändring kaptialföräkring	0	0	0	
Summa avsatt till pensioner	**3 687**	**3 388**	**3 687**	**3 38**
Pensionsskuld för pensionärer	1 272	1 176	1 272	1 17
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 689	1 542	1 689	1 54
Kapitalförsäkring Vänerflotsar	6	6	6	
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	0	2	0	
Löneskatt	720	662	720	66
Summa avsatt till pensioner	**3 687**	**3 388**	**3 687**	**3 38**

lot 30 Övriga icke räntebärande avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Avsättning för förorenad mark	2	2	2	2
Summa övriga avsättningar	2	2	2	2

lot 31 Övriga skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Avdragna personalskatter	27	25	26	24
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	27	25	26	24
Avräkning Eurocontrol	0	3	0	3
Skatteskulder	1	0	0	-
Övriga skulder	1	3	1	3
Summa övriga skulder	56	56	53	54

ot 32 Upplupna kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
pplupna semesterlöner	70	64	67	61
pplupna kompensationslöner	12	12	12	12
pplupna retroaktiva löner	5	3	5	3
vriga upplupna löner	10	11	10	11
pplupna arbetsgivaravgifter	30	25	29	25
pplupna pensionskostnader	1	1	1	1
pplupna restitutioner farledsavgifter	3	3	3	3
vriga upplupna kostnader	274	228	273	226
umma upplupna kostnader	405	347	400	342

Not 33 Oförbrukade bidrag

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Oförbrukade bidrag investeringar	20	22	20	22
Upplupna oförbrukade bidrag farledsprojekt	177	135	177	135
Oförbrukade bidrag farledsprojekt	3 464	2 424	3 464	2 424
Summa oförbrukade bidrag	3 661	2 581	3 661	2 581

Not 34 Övriga förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Förutbetalda bidrag	107	22	107	22
Förutbetalda intäkter	1	2	1	2
Summa förutbetalda intäkter	108	24	108	24

Not 35 Poster inom linjen

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-12-31	2022-12-31	2023-12-31	2022-12-31
Ansvarsförbindelser				
Avhjälpande av miljöskador	271	44	271	44

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Värdet av det framtida åtagandet är mycket svårbedömt, både vad gäller vilka åtgärder som kan behöva vidtas och också när och hur det kommer att ske, men har beräknats uppgå till mellan 96 och 204 mnkr för fyrar och lotsstationer och mellan 29 och 70 mnkr för decca-stationer och tidigare bedriven varvs- och verkstadsverksamhet. Sammantaget innebär det att värdet av framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador som högst beräknas uppgå till 273 mnkr, varav 2 mnkr har redovisats som en avsättning och 271 mnkr har redovisats som en ansvarsförbindelse.

Beräkningen av värdet för framtida åtagande bygger på en översiktlig bedömning av miljöskulden som uppdaterades 2023. Vid uppdateringen gjordes en förnyad bedömning av såväl antal objekt som behöver undersökas och potentiellt saneras, samt kostnaden för detta.

Not 36 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Affärsverket	
	2023-01-01-2023-12-31	2022-01-01-2022-12-31	2023-01-01-2023-12-31	2022-01-01-2022-12-31
Av- och nedskrivningar	196	196	196	195
Förändring i pensionsavsättning	299	2	299	2
Pensionsvsättning i eget kapital	-31	6	-31	6
Förändring i övriga avsättningar	0	0	0	0
Övriga poster	-10	6	-10	5
Summa	454	210	453	208

Not 37 Definitioner av nyckeltal

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder.
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder.
Sysselsatt kapital	Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen.
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt.
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren.
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren.
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader.

Utdelning och skattemotsvarighet

Riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. Skattemotsvarigheten ska utgå med 20,6 procent på årets resultat. På grund av negativt resultat och tidigare års underskottsavdrag, beräknas ingen utdelning eller skattemotsvarighet på årets resultat.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 20 februari 2024

Olle Sundin, Ordförande

Yvonne Gustafsson, Vice ordförande

Joel Smith, t.f. Generaldirektör

Thomas Andersson

Tove Friberg

Lars Johansson

Ewa Skoog-Haslum

Ulf Bäcklund

Carl Cremonese

Peter Hellberg

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

SJÖFARTSVERKE

RIKS
REVISIONEN

Revisionsberättelse

Beslutad: 2024-03-22

Diarienummer: 2023/0381

Regeringen
103 33 Stockholm

Revisionsberättelse för Sjöfartsverket 2023

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. utfört en revision av årsredovisningen för Sjöfartsverket 2023, daterad 2024-02-20.

Revisionsberättelsen innehåller sammantaget fyra uttalanden. Om inget av dessa uttalanden innehåller en reservation eller avvikande mening innebär det att Riksrevisionen bedömer att redovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig, räkenskaperna är rättvisande samt att ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisning

Uttalanden

Enligt Riksrevisionen har myndigheten

- upprättat årsredovisningen med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten

Riksrevisionen
www.riksrevisionen.se
S:t Eriksgatan 117
Box 6181, 102 33 Stockholm
08-5171 40 00

- i alla väsentliga avseenden gett en rättvisande bild av Sjöfartsverkets och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2023
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

Grund för uttalanden

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, samt Riksrevisionens interna föreskrifter

- Riksrevisionens granskning av resultatredovisning och övrig information i årsredovisningen, inklusive ledningens bedömning av intern styrning och kontroll (IFRF)
- Riksrevisionens granskning av ledningens förvaltning som del i årsredovisningsgranskningen (IFRLF)

Vårt ansvar enligt standarderna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till myndigheten i enlighet med ISSAI 130 Code of Ethics och har i övrigt fullgjort vårt ansvar i enlighet med dessa etiska regler. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Baserat på vår revision av årsredovisningen, bedömer Riksrevisionen att myndigheten i alla väsentliga avseenden använt anslag och inkomster i enlighet med av riksdagen beslutade ändamål och i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Myndighetsledningens ansvar

Myndighetsledningen ansvarar för myndighetens verksamhet och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. Detta framgår av 3 § myndighetsförordningen (2007:515).

Myndighetsledningen har även ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt i enlighet med instruktion, regleringsbrev och övriga regeringsbeslut för myndigheten. Myndighetsledningen är även ansvarig för att anslagsmedel och inkomster har använts enligt de bestämmelser och villkor som anges i föreskrifter, regleringsbrev och andra regeringsbeslut.

Myndighetsledningen ansvarar också för att det finns en intern styrning och kontroll som säkerställer att årsredovisningen kan upprättas utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ska myndighetsledningen förutsätta att myndigheten ska fortsätta sin verksamhet. De upplyser, när så är tillämpligt, om avvikelser och skälen för dessa avvikelser.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att granska årsredovisningen. Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller Riksrevisionens uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISSAI, IFRF och IFRLF alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som en del av en revision enligt ISSAI använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Därefter utformar och utför vi granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker, och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för ett fel som beror på misstag eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern styrning och kontroll
- skaffar vi oss en förståelse för den del av myndighetens interna styrning och kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar
- drar vi en slutsats om det riktiga i att myndighetsledningen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om myndighetens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, ska vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn och den bedömning som lämnats eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera våra uttalanden om årsredovisningen
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Som en del av granskningen i enlighet med IFRF planerar och genomför vi revisionen för att

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar ge en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket
- för övrig information, förvissa oss om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

Vår kommunikation med myndighetsledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierar under revisionen.

Vårt ansvar är också att granska om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Vi genomför granskningen enligt IFRLF. Utöver de regelverk och särskilda beslut som direkt påverkar redovisningen, innefattar detta de föreskrifter som är direkt hänförliga till användningen av medel som riksdag och

regering beslutar om[1]. På basis av genomförd revision av årsredovisningen lämnar vi ett uttalande med rimlig säkerhet om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom

Sjöfartsverket

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Finansdepartementet, budgetavdelningen

1 Anslagsförordningen (2011:223), avgiftsförordningen (1992:191), förordningen (2011:211) om utlåning och garantier, kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), förordningen (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom och förordningen (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom.

RIKS
REVISIONEN

Revisors rapport

Beslutad: 2024-03-22

Diarienummer: 2023/0381

Regeringen
103 33 Stockholm

Revisors rapport i enlighet med 7§ transparenslagen, Sjöfartsverket för 2023

Enligt *lag (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.* (i fortsättningen benämnd transparenslagen) ska myndighetens revisor för varje räkenskapsår granska om en öppen redovisning och en separat redovisning har fullgjorts i enlighet med bestämmelserna i transparenslagen. Det har Riksrevisionen, i egenskap av revisor för Sjöfartsverket, gjort för räkenskapsåret 2023 genom en översiktlig granskning. Enligt transparenslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om redovisning och revision. Eftersom sådana föreskrifter inte utfärdats har myndigheten gjort sin egen tolkning av transparenslagen och upprättat sin redovisning för räkenskapsåret 2023 i enlighet därmed.

Det är myndighetens ansvar att tillse att redovisningsskyldigheten fullgörs. Det är Riksrevisionens ansvar som revisor i myndigheten att uttala sig om huruvida denna skyldighet har fullgjorts.

Den översiktliga granskning som har utförts har bestått av att göra förfrågningar, i första hand till personer som inom myndigheten är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för Riksrevisionen att skaffa sig en

Riksrevisionen
www.riksrevisionen.se
S:t Eriksgatan 117
Box 6181, 102 33 Stockholm
08-5171 40 00

sådan säkerhet att Riksrevisionen blir medveten om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har. På grund av avsaknad av föreskrifter kan Riksrevisionen inte entydigt uttala sig om huruvida myndigheten fullgjort sin skyldighet i enlighet med lagstiftningens intentioner. Sålunda kan det inte uteslutas att en annan tolkning än myndighetens kan gälla.

Baserat på den översiktliga granskningen av efterlevnaden av nämnda lag gör Riksrevisionen följande uttalande med begränsad säkerhet.

Det har inte kommit fram några omständigheter under den översiktliga granskningen som tyder på att myndigheten inte fullgjort sin skyldighet i enlighet med transparenslagen.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom

Sjöfartsverket

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Finansdepartementet, budgetavdelningen